

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**KENT MERKEZLERİNDE YAYA ÖNCELİKLİ ULAŞIM OLANAKLILIĞI:  
TRABZON KAHRAMANMARAŞ CADDESİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Peyzaj Mimarı Pınar DİNÇER**

**HAZİRAN 2016**

**TRABZON**



**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**KENT MERKEZLERİNDE YAYA ÖNCELİKLİ ULAŞIM OLANAKLILIĞI:**  
**TRABZON KAHRAMANMARAŞ CADDESİ ÖRNEĞİ**

**Pınar DİNÇER**

**Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsünce**

**“PEYZAJ YÜKSEK MİMARİ”**

**Unvanı Verilmesi İçin Kabul Edilen Tezdir.**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 16 / 05 / 2016**

**Tezin Savunma Tarihi : 03 / 06 / 2016**

**Tez Danışmanı : Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU**

**Trabzon 2016**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında  
Pınar DİNÇER Tarafından Hazırlanan**

**KENT MERKEZLERİNDE YAYA ÖNCELİKLİ ULAŞIM OLANAKLILIĞI:  
TRABZON KAHRAMANMARAŞ CADDESİ ÖRNEĞİ**

başlıklı bu çalışma, Enstitü Yönetim Kurulunun 17/05/2016 gün ve 1653 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından yapılan sınavda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

**Jüri Üyeleri**

**Başkan : Prof. Dr. Öner DEMİREL**

**Üye : Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU**

**Üye : Yrd. Doç. Dr. H. Sanem ÇINAR ALTINÇEKİÇ**

**Prof. Dr. Sadettin KORKMAZ**

**Enstitü Müdürü**

## ÖNSÖZ

‘Kent Merkezlerinde Yaya Öncelikli Ulaşım Olanaklılığı: Trabzon Kahramanmaraş Caddesi Örneği’ başlıklı bu çalışma Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programında hazırlanmıştır.

Bu tez çalışmasının çeşitli aşamalarında yanımda olan;

Danışmanım, sevgili hocam Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU’na konu seçiminden son basıma gidinceye kadar bana verdiği her türlü destek, ilham ve güler yüzü için, saygıdeğer hocam sayın Prof. Dr. Öner DEMİREL’e bilgi birikiminden faydalanmamı sağladığı ve güvenini her fırsatta dile getirerek vermiş olduğu manevi destek için, kendisini tanımış olmaktan onur ve mutluluk duyduğum değerli hocam Yrd. Doç. Dr. H. Sanem ÇINAR ALTINÇEKİÇ’e yapıcı eleştirileri, olumlu geri bildirimleri ve içtenliği için,

Peyzaj Y. Mimarı arkadaşım Kadir Tolga ÇELİK’e tezin toparlanmasında, görsel materyal ve teknik konularda sağlamış olduğu sayısız katkı için, Peyzaj Mimarı Fatih ÖZÇELİK’e kısıtlı zamanda elinden gelenin en iyisi ile yardımına yetiştiği için, Araş. Gör. Peyzaj Y. Mimarı Sultan Sevinç KURT’a samimiyeti ve ilgisi için, dostum Yrd. Doç. Dr. Zeynep PİRSELİMOĞLU BATMAN’a her ihtiyacım olduğunda telefonun diğer ucundan verdiği kritik ipuçları için,

Saygıdeğer Daire Başkanım sayın Fatih EROL Bey’e ve mesai arkadaşlarıma tüm çalışma süresince göstermiş oldukları hoşgörü ve sağladıkları destek için,

Ömsan Fotokopi’ye titiz çalışmaları ve sınırsız yardımları için,

Canım Ayşegül Avhan’a tezin tüm ağırlığını benimle birlikte taşıyarak yükümü hafiflettiği için, kız kardeşlerime uzaktan yollamış oldukları enerji için,

Sevgili Anneme ve Babama, her fırsatta en iyisini yapacağıma inandıklarını hissettirdikleri, her konuda yanımda oldukları ve süreç boyunca hayatlarını bana göre değiştirdikleri için,

Teşekkürü borç bilirim.

İyi ki hayatımdasınız, her şey sizlerle daha derin ve daha anlamlı.

Pınar DİNÇER  
Trabzon 2016



## TEZ ETİK BEYANNAMESİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Kent Merkezlerinde Yaya Öncelikli Ulaşım Olanaklılığı: Trabzon Kahramanmaraş Caddesi Örneği” başlıklı bu çalışmayı baştan sona kadar danışmanım Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU’nun sorumluluğunda tamamladığımı, verileri kendim topladığımı, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallara uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ederim. 03/06/ 2016

Pınar DİNÇER

## İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
ÖNSÖZ .....	III
TEZ ETİK BEYANNAMESİ.....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET .....	VIII
SUMMARY .....	IX
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	X
TABLolar DİZİNİ.....	XIV
KISALTMALAR DİZİNİ .....	XV
1. GENEL BİLGİLER.....	1
1.1. Giriş .....	1
1.2. Kavramsal Çerçeve ve Konuya Yaklaşım .....	1
1.3. Kentlerde Yaşam .....	4
1.3.1. Kent Kavramı .....	4
1.3.2. Kentleşme .....	7
1.3.3. Kentleşmenin Getirdiği Sorunlar.....	8
1.3.3.1. Fiziksel Sorunlar.....	8
1.3.3.2. Ekolojik Sorunlar.....	9
1.3.3.3. Sosyal Sorunlar.....	10
1.3.3.4. Ekonomik Sorunlar.....	11
1.3.4. Kentli Hakları ve Avrupa Kentsel Şartları .....	12
1.3.5. Yaşanabilirlik ve Yaşanabilir Kentler .....	13
1.3.5.1. Toplumsal İlişkilerin Kurulabileceği Sosyal Alanların Varlığı.....	14
1.3.5.2. Yürünebilirlik .....	14
1.3.5.3. Erişilebilirlik.....	15
1.3.5.4. Sağlıklı ve Doğal Çevre.....	16
1.3.5.5. Trafik Güvenliği ve Bireysel Güvenlik .....	16
1.3.5.6. Okunaklılık .....	16
1.3.5.7. Sosyo-kültürel Etkinliklerin Olması.....	17

1.3.5.8.	Hareket Kolaylığı .....	17
1.3.5.9.	Kimlik ve Korunmuş Tarihi Doku .....	18
1.3.5.10.	Estetik Değerlere Sahip Olma .....	19
1.3.5.11.	İş Olanaklılığı .....	20
1.3.6.	Kentleşme Sorunlarına Duyarlı Çözüm Arayışları.....	20
1.4.	Kentsel Ulaşım Sistemi .....	22
1.4.1.	Ulaşım Politikaları.....	24
1.4.1.1.	Geleneksel Yaklaşımlar .....	25
1.4.1.2.	Çağdaş Yaklaşımlar .....	27
1.4.1.3.	Başlıca Politikalar.....	29
1.4.2.	Yaya Ulaşımı .....	31
1.4.2.1.	Yaya Kavramı.....	31
1.4.2.2.	Yaya Alanları.....	33
1.4.2.2.1.	Kaldırımlar .....	33
1.4.2.2.2.	Yaya Yolları .....	33
1.4.2.2.3.	Yaya Geçitleri.....	34
1.4.2.2.4.	Yaya Meydanları .....	34
1.4.2.3.	Yaya Ulaşım Planları.....	35
1.4.2.3.1.	Kuzey Vancouver Yaya Ulaşım Ana Planı .....	35
1.4.2.4.	Yaya Hakları.....	38
1.4.2.5.	Engelli Erişilebilirliği .....	40
1.4.2.6.	Yürümek ve Yürümenin Faydaları .....	41
1.5.	Yayalaştırma Kavramı .....	42
1.5.1.	Tanım ve Tarihsel Süreç.....	42
1.5.2.	Yayalaştırmanın Sebepleri ve Faydaları.....	45
1.5.2.1.	Ekolojik Faydalar .....	46
1.5.2.2.	Ekonomik Faydalar .....	48
1.5.2.3.	Sağlık Yönünden Faydalar .....	49
1.5.2.4.	Sosyal ve Kültürel Faydalar .....	49
1.5.3.	Yayalaştırma Türleri ve Başarılı Örnekler .....	52
1.5.3.1.	Otoyol veya Kent İçi Yolların Dönüştürülmesi.....	54
1.5.3.1.1.	Tam Zamanlı Yayalaştırma .....	54
1.5.3.1.2.	Kısmi Zamanlı Yayalaştırma.....	56

1.5.3.1.3.	Trafik Hızını Yavaşlatarak Yayalaştırma .....	60
1.5.3.2.	Kullanılmayan Farklı Nitelikteki Alanların Dönüştürülmesi .....	65
1.5.4.	Yayalaştırmada Başarı Kriterleri .....	70
2.	YAPILAN ÇALIŞMALAR.....	74
2.1.	Materyal.....	74
2.1.1.	Çalışma Alanı .....	74
2.1.2.	Çalışma Alanının Tarihi .....	78
2.2.	Yöntem .....	80
3.	BULGULAR .....	87
3.1.	Gözlem Verileri Analizi .....	87
3.1.1.	Yaya Sayımları .....	87
3.1.2.	Statik Analizler .....	105
3.2.	Anket Verileri Analizi .....	110
3.2.1.	Soru Kağıdı Analizleri.....	110
3.2.2.	Anlamsal Farklılaşım Analizi.....	128
3.3.	Anket Verileri ile Anlamsal Farklılaşım Yanıtlarının Karşılaştırılması .....	133
3.4.	Görüşme Verileri Analizi .....	133
4.	TARTIŞMA.....	136
5.	SONUÇLAR.....	143
6.	ÖNERİLER .....	146
7.	KAYNAKLAR.....	153
8.	EKLER .....	164

## ÖZGEÇMİŞ

Yüksek Lisans Tezi

ÖZET

KENT MERKEZLERİNDE YAYA ÖNCELİKLİ ULAŞIM OLANAKLILIĞI:  
TRABZON KAHRAMANMARAŞ CADDESİ ÖRNEĞİ

Pınar DİNÇER

Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Fen Bilimleri Enstitüsü  
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı  
Danışman: Doç. Dr. Banu Çiçek KURDOĞLU  
2016, 163 Sayfa, 17 Sayfa Ek

Nüfusun ve kentleşme faaliyetlerinin hızla artması nedeniyle ortaya çıkan sorunlar kentlerin yaşam kalitesini düşürmektedir. Kentsel sorunların büyük bir kısmı aşırı otomobil bağımlılığı ile trafik yükünün maksimum kapasitelerin üzerine çıkması sonucu oluşmaktadır. Yollar, kentlerde ulaşımı sağlamanın yanında kentin tarihinin yazıldığı, bilginin ve duyguların değiş tokuş edildiği önemli kamusal mekanlardır. Bu nedenle yaşanabilirliğin artırılmasında yolların durumu ve yayaların yollarla buluşabilmesi önemlidir. Bu bağlamda, tez çalışmasında kent merkezlerinde taşıt trafiğini azaltırken, yaya erişimini tercih edilebilir kılan ‘yayalaştırma’ uygulamalarının olanaklılığı ve gerekliliğinin ortaya konması amaçlanmıştır. Literatür bölümünde kent yaşamı, kentsel ulaşım politikaları, kentsel ulaşım, yayaların durumu, yaya öncelikli ulaşım planlamalarının kent yaşamına katkıları irdelenmiş, yayalaştırma türleri anlatılmış ve başarılı örnekler paylaşılmıştır. Çalışma alanı olarak seçilen Trabzon Kahramanmaraş Caddesi örneğinde gözlem, anket ve görüşme teknikleri kullanılarak caddenin genel durumu ve yaya yoğunlukları saptanmış; yayalar, dolmuş şoförleri, caddede çalışanlar ve uzman gruplardan caddenin mevcut hali ile ilgili fikirleri ve yayalaştırılması ile ilgili görüşleri elde edilmiştir. Yayalaştırma uygulamalarının gerekliliğini destekler yönde, caddenin en önemli sorununun trafik (%45) olduğu, yayaların caddede rahat yürüyemedikleri (%79) ve caddenin yayalaştırılmasının istendiği (%75) sonuçlarına ulaşılmıştır. Son olarak sonuçlara paralel caddenin iyileştirilebilmesi için öneriler getirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kent, Yaşanabilirlik, Kentsel Ulaşım, Yaya, Yayalaştırma, Trabzon

Master Thesis

SUMMARY

THE POSSIBILITY OF PEDESTRIAN PRIORITY TRANSPORTATION IN CITY  
CENTERS: TRABZON KAHRAMANMARAŞ STREET SAMPLE

Pınar DİNÇER

Karadeniz Technical University  
Institute of Science and Technology  
Department of Landscape Architecture  
Consultant: Ass. Prof. Banu Çiçek KURDOĞLU  
2016, 163 Page, 17 Page Appendix

The problems resulting from the rapid increase in population and urbanization have decreased the quality of life of the city, the majority of which stems from excessive car addiction and the maximum capacity of the traffic load. Roads in which the history of a city is written, information and emotions are exchanged as well as providing transportation are important public places. Therefore, the condition of roads and the construction of dedicated walking routes for pedestrians are of substantial priority to make a city more livable. The thesis aims to reveal the requirement of pedestrianization which makes pedestrian access preferable by reducing vehicle traffic in city centers. Literature chapter analyzes city life, urban transport policies, urban transport, the situation of pedestrians, the contribution of the construction of dedicated walking routes for pedestrians to city life, describes the types of pedestrianization and furnishes good examples. In the district called Trabzon Kahramanmaraş Caddesi in the study, the general condition of the street and the pedestrian densities are analyzed through observations, questionnaires and interview techniques in which the ideas of pedestrians, minibas drivers, street workers and experts are asked about the current condition of the street and its pedestrianization. It is concluded that traffic is the most important problem of the street (45%), pedestrians can't walk along the street comfortably (79%) and the pedestrianization of the street is demanded (75%), which supports the necessity of pedestrianization. As a result, some suggestions are given to improve the street.

**Key Words:** City, Liveability, Urban Transport, Pedestrian, Pedestrianization, Trabzon

## ŞEKİLLER DİZİNİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1. Paris, arc de triomphe, ışınsal yol düzeni .....	23
Şekil 2. Geleneksel ulaşım yaklaşımının çözümsüzlüğü .....	26
Şekil 3. Geleneksel ve çağdaş ulaşım yaklaşımlarının temel farklılığı-arz talep şeması .....	28
Şekil 4. Bisiklet şeridi ile yol kısıtlaması .....	36
Şekil 5. Yol-boşluk dağılımı .....	36
Şekil 6. Kesintisiz devam eden bölge: olası engeller (durak, ağaçlar)kaldırımın kenarlarına yerleştirilmiş durumda .....	36
Şekil 7. Kaldırım kenarı rampası geniş, yol ile aynı seviyede ve kullanıcıları direkt yaya geçidine yönlendirmek için hizalanmış durumda .....	37
Şekil 8. Edgemont'tan görünüm .....	37
Şekil 9. Yaya yolu öncelik indeksi .....	38
Şekil 10. Karbon emisyonunda 1990-2002 yılları arasında sektörlere göre değişim .....	46
Şekil 11. 2002'de karbon emisyonunun sektörlere göre dağılımı .....	47
Şekil 12. Kişi başı sera gazı emisyonu 1990-2011 .....	48
Şekil 13. Motorlu taşıtta iken algı .....	51
Şekil 14. Yaya iken algı .....	51
Şekil 15. Kettwiger caddesi 1895 ve günümüz.....	52
Şekil 16. Stroget caddesinden görünüm .....	53
Şekil 17. Times square yayalaştırılmadan önce ve sonra .....	54
Şekil 18. Times square gece görünümü .....	55
Şekil 19. İstiklal caddesi .....	56
Şekil 20. Oxford caddesi 1890 .....	57
Şekil 21. Oxford caddesi 1987.....	57
Şekil 22. Hafta içi görünümü .....	58
Şekil 23. Oxford caddesinin araç trafiğine kapalı günü .....	58
Şekil 24. Noel ışıkları .....	59
Şekil 25. Reforma caddesinden görünüm .....	60
Şekil 26. Las Ramblas üstten görünüm .....	61

Şekil 27.	Yaya alanından metroya geçiş kolaylığı.....	61
Şekil 28.	Geniş yaya alanları ve dükkanlar .....	62
Şekil 29.	Sosyal ve kültürel etkinlikler .....	62
Şekil 30.	Park East otobanı .....	63
Şekil 31.	İlk planda otoyol sıklığı birkaç ara sokağa yönlendirilerek oluşturulmuştur .....	63
Şekil 32.	Yenilenmiş sistem, trafiği birçok sokağa dağıtmaktadır .....	64
Şekil 33.	Riverwalk projesi .....	64
Şekil 34.	Yürüyüş ve oturma alanları .....	64
Şekil 35.	Parkın gece kullanımı .....	65
Şekil 36.	High Line, 1934 .....	66
Şekil 37.	High Line'in düzenlenmeden önceki atıl durumu .....	66
Şekil 38.	Etap projesi ve üstten görünüm .....	67
Şekil 39.	Yürüyüş, oturma, dinlenme ve güneşlenme imkanları .....	67
Şekil 40.	High Line'in zengin bitki örtüsü .....	68
Şekil 41.	Superkilen park planı.....	68
Şekil 42.	Superkilen parkının üstten görünümü.....	69
Şekil 43.	Bristol-Bath demiryolu patikası planı.....	70
Şekil 44.	Bristol-Bath demiryolu patikası eski istasyonlar-yeni durak yerleri.....	70
Şekil 45.	Türkiye'de Trabzon'un konumu.....	74
Şekil 46.	Çalışma alanı .....	75
Şekil 47.	Çalışma alanı ve yakın çevresinin cadde ve sokakları .....	75
Şekil 48.	Cumhuriyet caddesi ile kesişme .....	75
Şekil 49.	Gazipaşa caddesi ile kesişme, Atatürk alanından görünüm .....	76
Şekil 50.	İş yerleri haritası .....	77
Şekil 51.	Ziraat bankası ve eski merkez bankası binaları .....	78
Şekil 52.	Kahramanmaraş caddesi 1980'li yıllar .....	79
Şekil 53.	Gazipaşa caddesi ile kesişme ve kentin tarihi meydanına ulaşım, 1970 .....	80
Şekil 54.	Yöntem iş akış şeması .....	81
Şekil 55.	Yaya sayım noktaları ve yönleri .....	83
Şekil 56.	Saatlik ortalama yoğunluklar (tüm sayım noktaları) .....	88
Şekil 57.	Günlük ortalama yoğunluklardaki kullanıcı farklılıkları (tüm sayım noktaları).....	88
Şekil 58.	Salı sayımları (tüm noktalar) .....	89



Şekil 59.	Çarşamba sayımları (tüm noktalar) .....	89
Şekil 60.	Cumartesi sayımları (tüm noktalar).....	90
Şekil 61.	Pazar sayımları (tüm noktalar) .....	91
Şekil 62.	Yaya akış haritası, salı, 08.30 - 09.30.....	92
Şekil 63.	Yaya akış haritası, salı, 12.30 - 13.30.....	93
Şekil 64.	Yaya akış haritası, salı, 15.00 - 16.00.....	94
Şekil 65.	Yaya akış haritası, salı, 17.30 - 18.30.....	95
Şekil 66.	Yaya akış haritası, cumartesi, 08.30 - 09.30.....	96
Şekil 67.	Yaya akış haritası, cumartesi, 12.30 - 13.30.....	97
Şekil 68.	Yaya akış haritası, cumartesi, 15.00 - 16.00.....	98
Şekil 69.	Yaya akış haritası, cumartesi, 17.30 - 18.30.....	99
Şekil 70.	Yaya akış haritası, cumartesi, 20.30 - 21.30.....	100
Şekil 71.	Yaya akış haritası, pazar, 08.30 - 09.30.....	101
Şekil 72.	Yaya akış haritası, pazar, 12.30 - 13.30.....	102
Şekil 73.	Yaya akış haritası, pazar, 15.00 - 16.00.....	103
Şekil 74.	Yaya akış haritası, pazar, 17.30 - 18.30.....	104
Şekil 75.	Cadde girişi batı yönü ve cadde çıkışı doğu yönü .....	105
Şekil 76.	Yola park etmiş ve bekleme halindeki araçlar.....	106
Şekil 77.	Yayaların araç yolunda gelişigüzel gezinmesi sonucu cadde görünümü .....	106
Şekil 78.	Günün her saatinde caddeye bırakılan çöpler.....	107
Şekil 79.	Değişik nitelikte çöp kutuları ve yanlarına bırakılan atıklar .....	107
Şekil 80.	İşyeri sahiplerinin kaldırımları özel alanları gibi kullanmaları sonucu ortaya çıkan olumsuz görüntüler ve daralan kaldırımlar .....	108
Şekil 81.	İzin verilen saatler dışında işyerlerine mal giriş çıkışları .....	108
Şekil 82.	Banka önlerindeki sıra ile dolmuş sırasındaki yayaların kaldırımı kapatması .....	109
Şekil 83.	Uzun dolmuş kuyrukları ile yürümenin zorlaştığı kaldırımlar ve ara yollar ...	109
Şekil 84.	Aydınlatma elemanları .....	110
Şekil 85.	Trafik sorunu için önerilen çözümler .....	114
Şekil 86.	Caddenin yayalaştırılması konusundaki istekler .....	115
Şekil 87.	Caddenin yayalaştırılma ihtimali hakkındaki fikirler .....	116
Şekil 88.	Yayalaştırma sonrası caddeyi ziyaret sıklığında değişiklik.....	117
Şekil 89.	Yayalaştırma sonrası iş durumundaki değişim beklentisi .....	117
Şekil 90.	Caddenin amacına yönelik yanıtlar .....	118

Şekil 91. Caddenin kişiler için anlamı .....	119
Şekil 92. Caddenin kent için anlamı .....	119
Şekil 93. Caddede görülmesi istenen yenilikler.....	120
Şekil 94. Yayaların caddeyi ziyaret amaçları .....	121
Şekil 95. Caddeyi ziyaret sıklıkları.....	122
Şekil 96. Ziyaret süreleri ve ziyaret aralıkları.....	122
Şekil 97. Caddeye ulaşım tercihleri .....	123
Şekil 98. Özel araç sahipliği ve caddeyi araçla ziyaret oranları .....	123
Şekil 99. Cadde yürünebilirliği .....	124
Şekil 100. Caddede geçirilen zamanın niteliği .....	124
Şekil 101. Caddede korunması veya öne çıkarılması istenen öğeler .....	125
Şekil 102. İşyerlerine ulaşım tercihleri .....	126
Şekil 103. Caddede çalışıyor olmak ile ilgili yanıtlar.....	126
Şekil 104. Dolmuş durakları ile ilgili yanıtlar .....	127
Şekil 105. Caddenin nasıl planlanması gerektiğine ilişkin uzman yanıtları .....	128
Şekil 106. Tüm gruplar için cadde tanımlamaları.....	131
Şekil 107. Uzun sokak yayalaştırma öncesi ve sonrası .....	134
Şekil 108. Cadde düzenleme önerisi, üstten görünüş .....	148
Şekil 109. Batı yönü (I-J noktaları) cadde girişi .....	149
Şekil 110. I-J noktalarından ileriye bakış .....	149
Şekil 111. C-D noktalarından geriye bakış .....	150
Şekil 112. Otel girişi bekleme cebi .....	150
Şekil 113. Doğu yönü (A-B noktaları) cadde girişi .....	151
Şekil 114. A-C ve B-D noktaları arası dinlenme alanları .....	151
Şekil 115. D noktasından meydan yönüne bakış .....	152
Şekil 116. C noktasından meydan yönüne bakış .....	152
Şekil 117. Konforlu ve güvenli engelli geçiş imkanı.....	152

## TABLolar DİZİNİ

	<b><u>Sayfa No</u></b>
Tablo 1. Geleneksel ve çağdaş ulaşım yaklaşımlarının özellikleri .....	29
Tablo 2. Kısa-orta dönemli ve uzun dönemli ulaşım politikaları.....	29
Tablo 3. Kısa ve orta dönemli politika önlemleri.....	30
Tablo 4. Caddenin en önemli 3 sorununa ilişkin yanıtlar.....	112
Tablo 5. Trafik sorunu çözümü için en yüksek 3 tercih.....	113
Tablo 6. Caddede görülmesi istenen yenilikler, ilk 3 yanıt.....	120
Tablo 7. Zıt sıfat çiftleri ile caddenin tanımlanması .....	128
Tablo 8. Yayaların cadde tanımlama sonuçları .....	129
Tablo 9. İşyeri sahibi/çalışanların cadde tanımlama sonuçları.....	129
Tablo 10. Uzmanların cadde tanımlama sonuçları .....	130
Tablo 11. Cadde tanımlamaları toplam sonuç .....	132
Tablo 12. Anket verileri ile anlamsal farklılaşım verileri karşılaştırması.....	133

## KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BÖD	Başbakanlık Özürlüler Daire Başkanlığı
CFC	Kloroflorokarbon
İHD	İnsan Hakları Derneği
MÖ	Milattan Önce
Mt	Metrik Ton
NO <sub>x</sub>	Azot Oksit
SPSS	İstatistiksel Analiz Programı (Statistical Package for the Social Science)
WHO	Dünya Sağlık Örgütü

## **1. GENEL BİLGİLER**

### **1.1. Giriş**

Ülkemizde ve dünyada artan nüfus ve birçok nedenle (ekonomik, sosyal, teknolojik, sağlık vb.) kentlere devam eden göçler kent merkezlerindeki yaşam koşullarını her geçen gün zorlaştırmaktadır. Kentlileri yoran sorunların başında da ulaşım karmaşası gelmektedir. Motorlu taşıt kullanımının kontrolsüz bir ivmeyle artıyor olmasına karşın, yolların ve otoparkların yetersiz oluşu trafikte bekleme sürelerini artırmakta ve çevreye verilen zararın daha da katlanmasına sebep olmaktadır.

Ulaşım sorunu denilince akla öncelikle araçların gelmesi, çevrede oluşan olumsuzluklardan tüm kentlilerin etkileniyor olması yanında düşündürücüdür. Kent merkezlerindeki tüm yeni planlama ve iyileştirme projelerinde önceliğin yayalarda olması gerektiği sınırlı kentsel alanlar, tükenen doğal kaynaklar, enerji sorunu ve bozulan toplumsal ilişkiler nedeni ile açıktır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2011).

Yoğun yaşam temposu içinde kaybolmuş kentlilerin, içinde hapsoldükleri yüksek binalar, araçlar, dar ve kalabalık yollardan, ‘yaşanabilir’ açık mekanlara geçişlerinin sağlanması önemlidir. Bu bağlamda yolların trafiğe kapatılmasının ötesinde daha sağlıklı kamusal mekan oluşumunu desteklemesi anlamında da hızlı ve etkili bir çözüm olanağı sunan ‘yayalaştırma’ önemli bir alternatif olarak değerlendirilmektedir (Avrupa Kentsel Şartı-2, 2008; Çubukçu vd., 2013).

### **1.2. Kavramsal Çerçeve ve Konuya Yaklaşım**

Keleş’e (2015) göre kent; “Sosyo-ekonomik ve kültürel özellikleri yönetim durumu ve nüfus bakımından kırsal alanlardan ayırt edilen, genellikle tarımsal olmayan üretimin yapıldığı, daha önemlisi hem tarımsal hem de tarım dışı üretim, dağıtım ve denetim işlevlerinin toplandığı, teknolojik gelişme derecelerine göre belirli bir büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeyine varmış, ikincil toplumsal ilişkilerin, toplumsal farklılaşma, uzmanlaşma ve hareketliliğin yaygın olduğu yerleşim alanıdır.” Kentler büyüyen ve gelişen yapılardır. Toplumun ekonomik ve toplumsal yapısındaki değişimler

sonucu 'kentleşme' olgusu meydana gelir. Kentleşme; sanayileşme ve ekonomik gelişime bağlı olarak kent sayılarının ve büyüklüklerinin artması sonucunda, toplum yapısında artan oranda örgütleşme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranışlarında ve ilişkilerinde değişikliklere yol açan bir nüfus birikim süreci olarak tanımlanabilir. Kentleşme zaman içindeki bir değişimi anlatırken, nüfusun ve yapay çevrenin artışı ve toplumsal davranışlardaki değişimi işaret eder.

Kentlerde doğum ve göçlerle sürekli artan nüfusun talep ve ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için yeni alanlara ve yapılara ihtiyaç duyulmaktadır. Bunların doğal çevreye ve kentlilerin mevcuttaki yaşam alanlarına zarar vermeden yapılabilmesi planlı kentleşmeyi gerektirmektedir. Yeni toplumsal alanların oluşturulması ve kapasite artırımları aşamasında çözümlenmesi gereken konuların başında kent planlarının temelini oluşturan 'ulaşım' gelmektedir (Elker, 1999; Keleş, 2015).

Ulaşım; bir nesnenin veya bir kişinin bulunduğu yerden farklı bir yere aktarılmasıdır (URL-1). Ulaşım sistemi ile parsellerin oluşması, yapı adalarının belirlenmesi, konut ve diğer etkinlik alanlarının oluşması sağlanır. Ulaşım sisteminin doğru planlanması, doğrudan yolculuk hacimlerini ve hareketlerin yönlendirilmesini etkilediğinden kent yaşamında kritik öneme sahiptir. Toplumsal özelliklere göre farklılık olabilmesine karşın kentlerde toplam arazinin yaklaşık %30'u ulaşım sistemi için ayrılmaktadır (Kılınçaslan, 2013).

Kent merkezlerinde ulaşım önceleri yaya merkezli planlanırken, günümüzde fazlasıyla taşıt öncelikli olduğu gözlemlenmektedir. Öyle ki; kent planlarına veya bölgesel planlara bakıldığında, asıl taşınması gerekenin taşıtlar olduğu izlenimi uyanmakta (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2011) ve ulaşım araç değil, amaç olarak algılanmaktadır (Elker, 1999). Oysa kentlerdeki ulaşım sistemlerinde 'kent' olmanın birinci şartı olan nüfusun yani insanın vurgulanması gerekmektedir (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2011).

Özellikle gelişmekte olan birçok kentte toplu taşıma sistemlerinin yetersiz ya da işlevsiz oluşu, bireysel araç kullanımını son derece artırmış, yolların ve kaldırımların araç istilasına altında kalmasına yol açmıştır. İnsanların doğaları gereği rahat edebilecekleri davranışları seçme eğilimleri de zaman, ekonomi, sağlık vb. birçok nedeni atlayarak otomobil kullanımına yönelmelerini tetiklemektedir. Bu bağlamda yolcu davranışlarının yönlendirilmesi kentsel ulaşım sorunlarının çözümünde çağdaş yaklaşımların kilit noktasıdır (Elker, 2004).

Kentlerde araçların ve yayaların hareket alanları olan yollar, sadece ulaşımı sağlayan ağlar olarak düşünülemez; bunlar aynı zamanda tüm kent yaşamının şekillenmesine yön veren, sosyal ilişkilerin olduğu ve güçlendiği mekanlardır (Appleyard vd., 1981). Buradan yola çıkarak, kent içi yolların çok daha nitelikli, rahat hareket imkanı sağlayan, yavaş bir trafik akışına izin veren, sağlıklı, güvenli, estetik ve konforlu mekanlar olarak düzenlenmesi gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır.

Yerleşmiş bir düzen içindeki araç ve yaya trafiğini yeni bir bölgeye taşımanın veya yönlendirmenin zorlukları değerlendirildiğinde, bu sayılan özelliklerin oluşumunda ilk akla gelen öneri mekan ve imkanların sabit kalması avantajı ve sağladığı çevresel ve toplumsal faydalar açısından ‘yayalaştırma’ olmaktadır (Kılınçaslan, 2012).

Yayalaştırma, belli bir aksın araç trafiğine kapatılmasının ötesinde, kentin ‘insanlar’ için var olduğunu bizlere hatırlatmakta ve kentsel koşullar gereği önemli bir vaktimizin geçtiği yollar ve çevresinde yaşam kalitemizin artırılmasına katkıda bulunmaktadır.

Çalışmada; yoğun araç trafiğinin cadde görünümünü, erişilebilirliği ve hareket rahatlığını büyük ölçüde sınırladığı Trabzon’un en yoğun ve önemli caddesi olan Kahramanmaraş Caddesi’nin Gazipaşa ve Cumhuriyet Caddeleri ile kesiştiği yerler arasında kalan 370 metre uzunluğundaki bölümü araştırma alanı olarak seçilmiştir.

İlk aşama olan ‘Genel Bilgiler’ bölümünde konu ile ilgili literatür taraması yapılmış olup, kentlerde ulaşım sorunu tanımlanmış, çözüm önerileri ve çözüm önerilerinin içinde yayalaştırma kavramı incelenmiştir. İkinci bölüm olan ‘Yapılan Çalışmalar’ kısmında ise materyal ve yöntem belirlenmiştir. Bu doğrultuda kent merkezlerinde yaya öncelikli ulaşım olanaklılığının tespiti için öncelikle çalışma alanı tanıtılmış, mevcut durum ile kullanıcıların ve uzmanların cadde ile ilgili görüş/önerileri gözlem, anket ve görüşme yöntemleri ile ortaya konmuştur. ‘Bulgular’ bölümünde tüm çalışmaların ışığında alan ile ilgili tespitler sıralanmış ve kullanıcıların karşılaştırmalı öncelikleri belirtilmiştir. ‘Tartışma’ bölümünde literatür araştırmaları, anket sonuçları ve araştırmacının gözlem tekniği ile ulaştığı bilgiler ışığında alandaki sorunlar yorumlanmıştır. ‘Sonuçlar ve Öneriler’ kısmında ise çalışmanın amacı doğrultusunda elde edilen bulgular paralelinde öneriler getirilmiştir.

### 1.3. Kentlerde Yaşam

#### 1.3.1. Kent Kavramı

Tarihte kentlerin ilk ortaya çıkışı ile ilgili iki başlıca görüş hakimdir; birincisi kentlerin hakimiyet altına alınan toplulukların etrafında kurulmuş daimi birer ordu karargahı şeklinde oluştuğu, ikincisi ise kentlerin yavaş yavaş gelişen köyler olduğudur. Ancak burada sadece nüfus artışı ile kente dönüşmüş bir neolitik köy olduğu da ispatlanamamıştır. Her iki durumda da kentin doğuşu bir bölgede siyasi hakimiyet kurulması ile açıklanmakta, ancak kentlerin devamlılığının buna bağlı olarak gelişmediği belirtilmektedir. Ortadan kalkan tehditler sonrasında karargahlar saraylara dönüşürken, sivil halkın ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla başlayan üretim faaliyetlerinin artmasıyla da kentler pazarlara dönüşmeye başlamıştır (Begel, 1996).

Yapısının her gelişim evresinde farklılaşmasından ve toplumdan topluma değişiklik göstermesinden olsa gerek ki ‘kent’in evrensel olarak geçerli bir tanımı yoktur.

Huot’a göre kent; ‘insanların birbirleriyle buluştukları, malların değiş tokuş edildiği ve fikirlerin yayıldığı bir ilişkiler ve kararlar merkezidir’ (Mutlu, 2010).

Hartshorn, kenti; insanların istihdam ve yaşam tarzlarına göre gruplanması, yüksek oranda arazi kullanımı, çok çeşitli sosyal, ekonomik ve politik kurumlarla uzmanlaşan, kentsel faydaların ve kaynakların kullanımını düzenleyen karmaşık bir mekanizma olarak tanımlamaktadır (Aydemir vd., 1999).

Maunier kentin, nüfusuna oranla coğrafi alanı dar olan ve aileler, meslek grupları, sosyal sınıflar, mezhepler, vb. gibi çeşitli heterojen grupları içine alan karmaşık bir yerleşme birimi olduğunu paylaşmaktadır (Mutlu, 2010).

Spengler kent için “toprağa meydan okuyan, dış hatları itibariyle doğayla çelişen, bütün tabiatı inkâr eden, tabiattan daha başka, daha yüksek bir şey olmayı talep edendir” demektedir (Mutlu, 2010).

Keleş’in (1998) bir tanımı; “sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinimlerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimleridir” şeklindedir.



Erzen'e (2015) göre kent; insanın kendi için yarattığı ve zaman içinde insanın oluşumunu destekleyen insanın kültürel (doğal) ökümenidir.

Cansever'e (1996) göre insanın hayatını düzenlemek amacıyla oluşturduğu en önemli ve en büyük fiziksel ürün olmasının yanında, toplumsal hayata yön veren, sosyal mesafelerin en aza indiği ve ilişkilerin yoğunluk kazandığı yerdir.

Le Corbuiser'e göre kent, doğaya insan tarafından el konulmasıdır (Mutlu, 2010).

Lynch (2010) ise kenti bir mimari esere benzetmekte, tek farkının ölçeğinin büyük olması ve uzun bir zamanda algılanabilmesi olduğunu dile getirmektedir.

Bektaş' a (1999) göre kent buluşma demektir; paylaşma demektir.

Elektronik sözlük Wikipedia ise kenti en basit tanımıyla şöyle tarif etmektedir: 'Geniş ve kalıcı insan yerleşim yeri' (URL-2).

Garnier ise farklı bir bakış açısıyla kenti; büyük ticaret yollarının ortasında yer alan sürekli, geniş bir alanı kaplayan, yoğun nüfus ve yapılar yığılması olarak tanımlamaktadır (Aydemir vd., 1999).

Mumford'a göre kent bir coğrafik ağdır, ekonomik bir organizmadır, kurumsal bir süreçtir, bir sosyal davranış tiyatrosudur ve ortak bütünlüğün estetik bir sembolüdür. Ona göre kentsel yaşam, insanların kişiliklerinin ve kültürlerinin gelişimini tamamlayıcı bir bileşendir. Kentlerin fiziksel tasarımları ve ekonomik getirileri, toplumun manevi değerleri ve doğal çevre ile olan ilişkilerinden sonra ikinci derecede önemlidir. Kentlerin görevini; büyük grupların birbirine karışacağı ve etkileşimde bulunacağı, ekonomik mal ve hizmetlerin yanında insani etkinliklerin ve yeteneklerin de değiş tokuş edilebildiği, iletişim ve işbirliği ile uygun en fazla sayıda olanakların sağlanması olarak kabul etmiştir (URL-3).

Lipkis'e (1993) göre kent yaşayan bir ekosistemdir ve tıpkı orman ekosistemi gibi davranmaktadır. Nasıl ağacı, ormanı, doğayı tanımayan ekosistemi ve içinde var olan döngüyü fark edemez; kenti de anlamak için bileşenlerine bakmak gerekir. Ancak bu fark edilince 'bütüncül kent ekosistemi' modeli de anlaşılabilir.

Kentsel ekosistem biyolojik ekosistem ve insan ekosisteminin bir bütünüdür. Biyolojik ekosistem biyotik (bitkiler, hayvanlar vb.) ve fiziksel (hava, su, toprak, ışık, yapılar, altyapı vb.) öğelerden oluşurken; insan ekosistemi sosyal (nüfus, yaş, sermaye, iş gücü vb.) ve insan yapımı (antropojen bileşenler) öğelerden meydana gelir (Cadenasso ve Pickett, 2008) (Çetinkaya ve Uzun, 2014).

Kent ekosistemi yapılar ve çevresindeki alanlardan oluşur; yapısı ve fonksiyonları ile tanımlanır. Ekosistem yapısı sistemi oluşturan parçalar ya da bileşenlerdir (ör.

organizmalar, popülasyonlar, toprak, hidrolojik ve atmosferik sistemler). Ekosistem fonksiyonu ise biyo-çeşitlilik, biyo-kimyasal taşınma, üretim, toprak oluşumu, hidrolojik döngü ve bilgi akışı gibi ekolojik süreçleri kapsar (Grimm vd., 2000) (Çetinkaya ve Uzun, 2014). Ekosistemin yapı ve fonksiyonları ile biçimlenen kent peyzajının üç bileşeni aşağıda verilmiştir:

- Leke (patch): Kent içinde leke şeklinde ve çevresindeki alandan farklılık gösteren alanlar (parklar, rekreasyon alanları, sulak alanlar, bahçeler, mezarlıklar, kampüsler)
- Koridor (corridor): Kent içinde şerit halindeki uzantılar (akarsular ve buyunca yeşil alanlar, yollar, yol kenarı ağaçlandırması, kanallar, tarım alanları çevresinde doğrusal uzanan yeşil alanlar)
- Matris (matrix): Kente hakim olan alanlar (yerleşim alanları, endüstriyel alanlar, ticari merkezler, altyapı)

Kent ekosisteminin yani kent yaşamının sürdürülebilirliği bu üç bileşenin arasındaki dengenin korunmasına ve her birinin sağlıklı bir şekilde (ekolojik ilkeler doğrultusunda) gelişmesine bağlıdır (Andersson, 2006) (Çetinkaya ve Uzun, 2014).

Tanımlar kentin birçok özelliğinin olduğunu ve sürekli bir değişim ve gelişim içinde olması gerektiğini bizlere aktarmaktadır. Kuruluş amacı insana hizmet etmek olan bir yapının da, insan gibi yaşayan ve gelişen bir organizma olduğunu söylemek mümkündür.

Kentler ana hatlarıyla kısa süreler içinde sabit kalsa da ayrıntıları sürekli değişir, büyümesi ve formu üzerinde ancak kısmi bir kontrol sağlanabilir (Lynch, 2010).

Kentler, -özellikle başarılı kısımları- çok dinamik yerlerdir, çünkü buralar binlerce insanın planlarını gerçekleştirdiği ve çok çeşitli imkanlara ulaşabildiği yerlerdir (Jacobs, 1992). Kent başka hiçbir sosyal düzenlemenin izin vermediği seçenekleri kendinde saklar; bu işlevsellik kentin son derece cazip bulunması ile doğrudan bağlantılıdır (Milgram, 1970).

Kentler bu canlı yapılarıyla, sundukları hizmetler ve kolaylıklar nedeniyle her zaman insanların ilgi odağı konumundadırlar.

### 1.3.2. Kentleşme

Bu bölüm Ruşen Keleş'in (2015) Kentleşme Politikası adlı kitabından derlenmiştir.

Tarih boyunca her çağın ve uyarılığın kendine özgü kentleri var olmuştur. İnsanların yerel ve ortak ihtiyaçlarının karşılanması için bir araya gelmelerinden doğan kentler zaman içinde büyük değişimlere maruz kalarak büyümüşler ve çoğalmışlardır. Artan nüfus burada ilk etkili sebep olsa da, endüstri devrimi ile artan üretim-tüketim çılgınlığı kentlerin yayılmasında büyük rol oynamıştır ve günümüzde de aynı kaynaklı genişleme devam etmektedir.

Kentleşme, zaman içindeki bir değişmeyi; kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artışı anlatır. Ancak bu değişimi tetikleyen toplumun ekonomik ve sosyal yapısındaki değişimlerdir. Bu sebeple kentleşme geniş anlamda; “Sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan, insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir nüfus birikimi süreci” şeklinde tanımlanabilir.

Antik çağ kentlerinin büyüklüklerine ilişkin fazla bilgi olmamakla birlikte, MÖ 6. yüzyılda Babil'in 350 bin, MÖ 4. yy da Syracuse'ün 400 bin nüfuslu olduğu bilinmektedir. Antik çağın en büyük kenti ise 1,5 milyon nüfusu ile Roma idi. Ortaçağ kentleri estetik kaygısı ve savunma gereksinimleri nedeni ile içe kapanık kentler özelliğindedi. 12. yüzyılda dahi nüfusu 100 bini aşan kentlerin sayısı oldukça azdır. 21. yüzyılda Paris, Milano, Venedik ve Floransa nüfusları bu rakamı aşan kentlerdendir. Ortaçağ kentlerine ya tümüyle siyasal ve kültürel ya da tamamen ekonomik özellikler hakimdi.

Sanayi devriminin başlamasıyla makineleşmenin düzenli ve artan bir biçimde uygulanması kent yapısında önemli değişimlere önyak olmuştur. Sanayi dalları eski kentlerin dışında enerji ve hammadde kaynaklarına yakın yerlerde faaliyet göstermeye başlamış ve bu fabrikalar yakınında kapitalizmin simgesi olan işçi kentleri doğmuştur. Bu gelişmelerden sonra kentleşme sanayileşmeden ayrılamaz bir olgu haline gelmiş ve 20. yüzyılın ayırt edici özelliklerinden biri olmuştur. Bu tarihten sonra tüm ülkelerin kentleşme olayının ve sonuçlarının etkisinde kaldığı görülmüştür.

Dünya nüfusu 1800'de 990 milyon iken 1900'de 1 milyara, 1960'ta 3.3 milyara çıkmıştır. Günümüzde 7 milyarı geçtiği belirtilmektedir (URL-4). Birleşmiş Milletler'in

öngörüsüne göre ise 1980'lerde sayıları 35 olan 5 milyon üzeri nüfuslu kentlerin sayısı 21. yüzyılın başında 60'ı geçmiştir.

Kent nüfusu doğum yanında göçler ile de önemli ölçüde artmaktadır. Önceleri kent yaşamını cazip hale getiren nedenler ekonomik kazanç ve eğitim iken, artık bunlara bu iki nedenin de önüne geçmiş durumda olan sosyalleşme, özellikle teknolojik ihtiyaçların karşılanması ve toplumsal-kültürel olanaklar da eklenmiştir. Herkesin kente yerleşecek bir neden bulması için kentler adeta her gün yeni bir hizmet ile insanları çağırır durumdadır.

### **1.3.3. Kentleşmenin Getirdiği Sorunlar**

Hızla artan nüfus ve kente göçlerin kontrolsüz gerçekleşmesi sonucunda kentlerdeki yoğun alan kullanımı yaşam kalitesini düşürmüş ve sağlıksız mekanlar oluşumuna sebep olmuştur. Öyle ki büyük bazı kentlerin geldiği aşama 'kentleşme'den çok 'kalabalıklaşma' (human-crowding) olarak adlandırılmaya başlanmıştır (Aydemir vd., 1999). Bu durum da daha çok az gelişmiş ülkelerdeki aşırı kentleşme ile oluşmaktadır.

#### **1.3.3.1. Fiziksel Sorunlar**

Kentlerdeki büyüme, öncelikle kentlerin fiziksel yapısını etkilemekte ve zorlamaktadır. Nüfusun artması ile konut, sosyal yapılar/açık alanlar ve ulaşım hizmetleri faaliyetleri de artmaktadır. Bunların artışı da planlanan altyapı kapasitelerinin üzerine ilave yükler getirmekte, çoğunlukla taşıma kapasiteleri aşılmaktadır. Kapasite üzerinde taleple karşı karşıya kalan kentsel kamusal alanlarda karmaşa ve belirsizlikler ortaya çıkmakta ve sonuç olarak kentin kullanım dengeleri etkilenmektedir. Birçok yerin imara açılması, hızlı, plansız ve bazen kaçak yapılaşma kentin tüm dokusunu ve imkanlarını zedelemektedir (Aydemir vd., 1999).

Kalabalık ve buna bağlı artan taşıt kullanımı yolların ve otoparkların yetersiz kalmasına, fonksiyonelliklerini kaybetmelerine neden olmaktadır. Yollar ve kaldırımlar taşıtların istilası altındadır. Kentlerde yürümenin ve yaya olarak yapılabilecek birçok faaliyetin yapılamaz ya da keyif alınamaz hale geldiği gözlemlenmektedir (Hepcan vd., 2006).

Günümüz kentlerinde yollar öncelikle taşıtların ihtiyaçlarına göre planlanmakta ve bu alanlardaki yaya dolaşimleri ve mekan kullanım imkanları ikinci plana atılmaktadır. Bunun sonucunda kentin açık kamusal mekanları otomobil kullanımından arta kalan kullanışsız ve bağlantısız ölü alanlardan oluşmaktadır (Biol, 2007).

Yollar kentlerin şekillenmesinde önemli yapı taşlarıdır. Ulaşım ağının başarılı çözümlenebilmiş olması kent planının işlerliği bakımından son derece önemlidir. Ancak özellikle az gelişmiş ülkelerde yolların artan trafik sorunları ve özel otomobil kullanımı sonucu sürekli genişletilmesi ya da ana plandan bağımsız ağa yan yolların eklenmesi çarpık kentleşmeye sebep olmaktadır (Keleş, 2015).

Günümüz kentlerinde yaya ulaşımı da büyük bir sorundur. Modern yaklaşımlarla taşıt öncelikli cadde düzenlemelerinde ara mekanlar pasif hale getirilirken, yaya dolaşımı araçtan yalıtılarak konut ya da park gibi alanlara hapsedilmiş durumdadır (Barlas, 2005) (Çalışkan, 2006).

Hızlı kentleşme kentlerdeki bitkilerin yaşam alanlarını kısıtlamaktadır. Ağaçsız ve çiçeksiz alanlar estetikten uzak, özgün olmayan, birbirinin tekrarı mekanların oluşmasına yol açmaktadır. Tüm bunlar da kent imajını olumsuz yönde etkilemekte, yaşanabilirliğini azaltmaktadır (Surat ve Yaman, 2015).

### **1.3.3.2. Ekolojik Sorunlar**

Dünya genelinde kentleşmenin olumsuz etkilerinden biri de ekolojik dengenin bozularak, çevresel sorunların ortaya çıkması olmuştur. İnsanlar tarafından oluşturulmuş olsa da kentlerin canlı, dinamik ve hassas bir ekolojik yapıya sahip olduğu unutulmamalıdır (Aklanoğlu, 2009).

Ekolojik sorunların çıkış noktası büyük ölçüde kentlerde değişime zorlanan iklimsel hava olaylarıdır. İnsanların doğal arazi yüzeyinde ve atmosfer içeriğinde meydana getirdiği değişiklikler sonucunda kent ve çevresinde kırsal alanlara göre farklı iklim özellikleri oluşmaktadır. Kentlerdeki yapılaşmanın doğal yüzeysel yapıyı değiştirmesi nedeni ile güneş ışınlarının yansıtılması ve sıcaklık oranları değişmekte, rüzgarın hızı azalmakta, taşınım (konveksiyon) olayı artmakta ve buharlaşma yüzeyleri azalmaktadır. Isıtma ve endüstriyel işlemler sonucu ek sıcaklık söz konusu olmaktadır. Yeşil alanların da kırsal alanlara göre az olması bu etkiyi artırmakta ve böylece kentlerde ısı adalarının oluşmasına neden olmaktadır (Aslanboğa ve Gündüz, 1986).

Kentlerdeki yeşil alanların az oluşu ve otomobiller başta olmak üzere ulaşım araçlarının çevreye yaydığı zararlı gazlar havanın kirlenmesine sebep olmaktadır. Hızlı sanayileşme sonucunda su kaynaklarının da kirlenmesi ve yok olması söz konusudur. Bu kirlilik ve kısıtlı su döngüsü metropollerde sağlığımızı tehdit eder boyutlara ulaşmaktadır (Kışlalıoğlu ve Berkes, 1993).

Ekolojide bütünsel yaklaşım gereği doğadaki ilişkiler bir bütün halinde ele alınır; yani doğanın parçalarının tek tek nasıl işlediğine değil, bu parçaların birbirleri ile olan ilişkilerine bakılır. Bu hassas dengenin korunması böylece sağlanır. Ancak kentleşme sürecinde maalesef kararlar tek yönlü alınmakta ve sonuçları iyi yönetilememektedir (Kışlalıoğlu ve Berkes, 1993).

Kentlerdeki belirgin ekolojik etkiler otoyollar ve habitatlar ara yüzeyleri arasında gözlemlenir. Bu etkiler; yaban hayvanları ve araçların çatışmasını, zararlı türlerin yayılmasını, yaban hayatının engellenmesini, kirlenici maddelerin etkisi ile doğal yaşam alanlarının kaybını ve parçalanmasını içermektedir. Kentsel alanlardaki bitki örtüsünün her geçen gün azalması yaşam alanlarının yok olmasına, biyoçeşitliliğin azalmasına ve türlerin yok olmasına neden olmaktadır (Jongman ve Pungetti, 2004).

Doğal ve doğala yakın ekosistemlerde enerji kaynağı güneş iken; kentsel ekosistemlerde insan kaynaklı birçok yapay enerji sisteme eklenmekte ve bu da yenilenemeyen kaynakların tükenmesi sorununu ortaya çıkarmaktadır (Aslanboğa ve Gündüz, 1986).

Küresel çevre krizinin etkileri olarak azalan biyolojik çeşitlilik, toprakların nitelik kaybı, kısıtlı su kaynakları, tükenme riski altındaki doğal kaynaklar, hava ve suların kirliliği, ekstrem hava koşulları kentlerdeki yaşam kalitesini ve estetik değerleri düşürmektedir (Avrupa, 2008).

Bu sebepler nedeniyle son yıllarda tasarımlarda, belirli bir çevrede, çevre ile canlı topluluklar arasındaki karmaşık neden-sonuç ilişkilerini bir bütün olarak inceleyen peyzaj ekolojisinden yararlanılmaktadır (Odum ve Barret, 2008) (Aklanoğlu, 2009).

### **1.3.3.3. Sosyal Sorunlar**

Kentleşme süreci içinde kentlerin sosyal dokusu da değişime uğramaktadır. Kentin yerlileri ile kente yeni gelenler arasındaki sosyal, kültürel ve ekonomik farklılıklar kentle bütünleşme ve kentli yaşam tarzını özümseme noktasında anlaşmazlıklara neden

olmaktadır. Özellikle büyük kentler çevresindeki topluluklar arasında sosyal mesafeler oluşmaktadır. Kalabalıklar arasında insanların kendilerini güvende hissetmeleri de zorlaşmaktadır. Kentteki sosyal alanların kullanımı sokakların yaşanabilirliği ile doğru orantılıdır. Kentin sokakları tanıdık, konforlu ve güvenli değilse kamusal alanların kullanımı azalır. Bu da aynı havayı soluyan insanların birbirinden ve çevrelerinden uzaklaşmalarına, buldukları çevreye ait hissetmemeye sebep olur (Jacobs, 1992).

Küreselleşmenin oluşturduğu yeni değerler kentlerin yalnızca işlevsel özelliklerini değil, kent kimliğini de değişime uğratmaktadır. Bu çerçevede kentler geçmiş zamanlarda olduğu gibi kendine özgü farklılıkların değil, çoğalma ve çeşitlenmeyle aynılaşan kimliklerin olduğu mekanlara dönüşmektedirler. Kentler giderek tekdüze kalıplarla giderek birbirlerine benzetilmektedirler (Koyuncu, 2013).

Kent yaşamının bizlere dayattığı hareketsizlik hali kişilerin algı ve bilişsel yetilerinin gelişimini sekteye uğratmaktadır. İnsan kent içinde dolaşırken aynı zamanda kendi psikolojik alanında dolaşmaktadır. Bu sebeple kentin durumu direkt insanları etkileyen bir özelliktedir. Bu dolaşımların gerçekleştiği yerlerde trafiğin olumsuz etkileri insan ilişkilerine zarar vermektedir (Erzen, 2015).

Betonlar arasına sıkışıp kalmış insanlardaki doğa özlemi de birçok sorunu beraberinde getirmektedir. İsviçre'deki bir araştırmada yeşil alansız kentlerde yaşayan insanların, kırsal ve ormanlık alanlarda yaşayanlara oranla daha fazla endişe ve üzüntü hissettikleri ortaya konmuştur (Hodge, 1995) (Kurdoğlu vd., 2014).

#### **1.3.3.4. Ekonomik Sorunlar**

Kentleşme ekonomik yapıda da büyük sorunlara neden olmaktadır. Tarımla uğraşan kesimin sanayileşme sonrası insan gücüne daha az ihtiyaç duyulması sonucu işsiz kalması ve kente göçü; istihdam yapısının bozulmasına, işsizliğin ve marjinal iş alanlarının çoğalmasına neden olmuştur. Günümüzde ise kent olanaklarının nüfusun ihtiyaçlarını (barınma, sağlık, eğitim, beslenme vs.) karşılamakta yetersiz kaldığı yerlerde niteliksiz işsizliğin de artması söz konusu olmaktadır (Aydemir vd., 1999).

### 1.3.4. Kentli Hakları ve Avrupa Kentsel Şartları

İnsan hakları, her insanın sadece insan olmasından kaynaklanan doğal hukukun ürünü olmasının yanında, ulusal ve uluslararası hukuk sistemlerinde anayasalar ve diğer hukuki metinlerle korunan temel hak ve ayrıcalıklardır (Akıllıoğlu, 1995) (Palabıyık, 2004). Bu haklar ana başlıklarıyla yaşamsal haklar, özgürlük, güvenlik, ekonomik, sosyal ve dayanışma haklarıdır.

Kentli hakları, kentte yaşayan ya da bulunan kentlilere, insan temel haklarına ek olarak tanınan, insan haklarının bütünselliği içerisinde yer alan bazı hak ve sorumluluklardır. İnsan haklarının yaşama geçmesi kentli haklarının uygulanabilirliği ile doğrudan ilişkilidir. Kentli haklarında amaç, kentlilere insan onuruna yakışan bir yaşamın sağlanabilmesidir (Palabıyık, 2004).

Bu doğrultuda Avrupa Konseyi'nin 1980 yılından sonra yürüttüğü çeşitli politikalar ve kampanyalar sonucunda yerleşmelerde daha iyi yaşam amacıyla Avrupa Kentsel Şartı oluşturulmuştur. Kentli hakları alanında en önemli bölgesel belge olarak anılan Avrupa Kentsel Şartı, Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansınca 18 Mart 1992 tarihinde kabul ve ilan edilmiştir (Palabıyık, 2004). Şart'ın ilanı ile Avrupa'da yaşayan kentliler güvenlik, konut, istihdam, sağlıklı çevre, sorunsuz dolaşım, spor, kültür ve eşitlik gibi bir dizi haklara sahip olmuşlardır. Şart'ta; 'yaşanabilir yerleşimlerin ve yaşam kalitesinin sürdürülebilirliği işbirliği ve dayanışma yoluyla sağlanabilir vurgusu' yapılmıştır.

Yıllar içinde kentleşmenin toplumlarda ve ekonomilerde hızlı değişikliklere yol açması; Şart'ın bazı ilkelerinin yeniden tanımlanması ve güncellenmesi gereğini oluşturmuş ve Mayıs 2008'de Avrupa Kentsel Şartı – 2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto ile sürdürülebilir kentler için yeni yaklaşımlar belirlenmiştir.

Bildiride; işçi sınıfının erozyonu, artan sosyal eşitsizlik, artan göçler, yaşlanan nüfus, kentlerin yayılması ve artan motorlu araç kullanımı gibi büyüyen kentsel sorunlara dikkat çekilmiş, yeni bir ortak yaşam tarzı ortaya konulması amaçlanmıştır. Kentlerin ve kasabaların kentlilere ait olduğu, buraların kişisel gelişim, öğrenme ve bilgiye erişim açısından en önemli yerler olduğu belirtilmiştir. Kentteki hizmetlerin kentliler için yapılması gerektiği ve kentlilerin de kamuyu ilgilendiren konulardaki katılım hakkının tam olarak yaşama geçirilmesinin önemi vurgulanmıştır.



Sürdürülebilir kentler başlığı altında; küresel çevre krizinin kentlerde etkisini daha yoğun göstermesi nedeniyle, ekolojik dengenin sağlanabilmesi ve çevresel ayak izlerinin azaltılabilmesi için somut analiz ve uygulamaların gerekliliği üzerinde durulmuştur. Bunun sağlanabilmesi için ise farklı kent formları ve farklı ulaşım modelleri oluşturulması gerektiği paylaşılmıştır. Kaynak, toprak, ulaşım ve enerji alanlarında tasarrufa yönelmiş kentler ve kasabalar hedeflenmiş; yerleşimlerin daha erişilebilir, rahat algılanabilir ve derli toplu (yayılmamış) olmalarının önemi vurgulanmıştır.

Kentlerin asal değişkeni olarak ulaşım konusunda da; otomobile alternatif modellerin geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir. Hava ve gürültü kirliliği, yol güvenliği, mekanların işgalci altyapıyla zarar görmesi, kentsel peyzajın bozulması konularına karşı insan boyutunu daha fazla ön planda tutan gelişme yöntemlerinin desteklenmesi amaçlanmıştır. Yürümek ya da bisiklet kullanmak gibi ulaşım tarzlarının teşvik edilmesi görev edinilmiştir.

### **1.3.5. Yaşanabilirlik ve Yaşanabilir Kentler**

Yaşanabilirlik (livability) sözlük anlamıyla, sınırlı bir alanın insanların yaşamlarını sürdürebilmelerine elverişli olması olarak tanımlanmaktadır. Yaşanabilirlik, kaynakların verimli kullanılmasına, mevcut yapıların korunması ve iyileştirilmesine, sosyal ilişkilerinin geliştirilmesiyle daha güvenli, sağlıklı ve zevk alınan bir yaşam ortamının oluşturulması gerekliliğine işaret eder (Beyazıt, 2007).

Yaşanabilirlik, yaşam kalitesi kavramı ile iç içedir. Habitat II (1996) raporunda iki kavram için şunlar denilmiştir: Yaşam kalitesi insanların hayati ihtiyaçlarını karşılamanın yanında sürekli değişen ve artan taleplerinin karşılanabiliyor olmasını ifade ederken; yaşanabilirlik, insanların bireysel ve toplumsal refahına ve o muhitin bir sakini olmaktan duyacakları mutluluk duygusuna katkıda bulunacak mekansal, sosyal ve çevresel özelliklere işaret eder.

Yaşam kalitesi göstergeleri ile ilgili de doğrudan bir tanım bulunmamakta, ancak genellikle ekonomik refah, sağlık, eğitim, özgürlük, sosyal ilişkiler ve memnuniyet gibi özellikler belirleyici sayılabilmektedir (Beyazıt, 2007).

Yaşanabilirliği sağlayacak şartlar kişilerin ihtiyaç ve refah düzeylerine, kültür ve coğrafi yapıya göre değişiklik gösterebilmektedir (Keçeli, 2013). Ancak birçok araştırmacı

tarafından kaliteli yaşam göstergeleri olarak belirlenen özellikler yaşanabilirliğin ölçümünde yol gösterici niteliktedir.

Buna göre yaşanabilir kentlerin başlıca özellikleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Beyazıt, 2007):

1. Toplumsal ilişkilerin kurulabileceği sosyal alanların varlığı
2. Yürünebilirlik
3. Erişilebilirlik
4. Sağlıklı ve doğal çevre
5. Trafik güvenliği ve bireysel güvenlik
6. Okunaklılık
7. Sosyo-kültürel etkinliklerin olması
8. Hareket kolaylığı
9. Kimlik ve korunmuş tarihi doku
10. Estetik değerlere sahip olma
11. İş olanaklılığı

#### **1.3.5.1. Toplumsal İlişkilerin Kurulabileceği Sosyal Alanların Varlığı**

Jacobs (1992), kent planlamalarındaki en büyük hatanın ‘insan’ın kentsel mekanlardan ve özellikle yollardan uzaklaştırılması olduğunu söyler. Tasarlanan her şeyin insan yararına hizmet etmesi ile anlamlı ve başarılı olacağını savunur. Toplumsal ilişkilerin kurulduğu en önemli yerlerden, insanların uzaklaştırılmasının başta güvenlik olmak üzere türlü sorunlara davetiye çıkardığını 20. Yüzyılın başında dile getirmiş, özellikle kent merkezinin insanlar için olduğunu vurgulamıştır. Kamusal açık alanlar ve yaya öncelikli tasarlanmış yollar yaşanabilir kentlerin olmazsa olmazlarıdır.

#### **1.3.5.2. Yürünebilirlik**

Bradshaw’a (1993) göre yürünebilirlik mekan kalitesini artıran bir ölçü olup, dört temel niteliği sağlaması gerekir. Bunlar;

- Yaya dostu küçük bir fiziksel çevre: geniş kaldırımlar, küçük kesişmeler ve dar araç şeridi, yeterli kent mobilyaları, iyi aydınlatma ve engelsiz hareket alanı

- Yürüme mesafesinde rekreatif alanların dükkanların, ofislerin, kütüphanelerin vs. olması
- Ekstrem hava olaylarını azaltacak bir doğal çevre; gürültü, hava kirliliği ve çöpten arınmış bir ortam
- Sosyal ve çeşitli bir yerel kültür (ki bu da insanlar arasındaki iletişimi artırarak sosyal ve ekonomik ilişkilerin zeminini oluşturmaktadır) ‘dür.

Geleneksel yaşamdan uzaklaşılmasının önemli bir nedeni insanların ihtiyaçlarını yürüme mesafesinde karşılayamamaları sonucu yaşadıkları çevreden uzaklaşmalarıdır. Yolların büyük bir bölümünün motorlu araçlar için planlanıyor olması da yayalara ayrılan alanlarda rahat ve güvenli hareket olanaklığını kısıtlamakta ve insanların taşıt kullanımına yönelmesi ile yakın çevresini yeterince tanıyamamasına neden olmaktadır (Jacobs, 1992; Steiner ve Butler, 2007).

### **1.3.5.3. Erişilebilirlik**

Erişilebilirlik (ulaşılabilirlik) kavramı ise iki temel ihtiyacı karşılamalıdır:

1. Fiziksel çevreye erişim (mekana ve burada sunulan hizmetlere)
2. Bilgi ve mesajlara erişim (Resmi Gazete, 2010).

Fiziksel çevreye erişilebilirlik taşıt ile de mümkün olabilir ancak öncelik ihtiyaçların yürüme mesafesinde karşılanabilmesindedir. Ancak bu sayede bilgi ve mesajlara erişim daha yüksek bir algıda mümkün olabilmekte ve aynı yerde yaşayanlar arasında iletişim yüzdesi ve buna bağlı aidiyet hissi artırılabilir (Jacobs, 1992).

Günümüzde bir yerin veya hizmetin tam erişilebilir olarak tanımlanabilmesi için engelli erişiminin de sağlanabiliyor olması gerekmektedir. Eksik ve hatalı kentsel tasarımların fiziksel açıdan bir engeli olmayan insanlara dahi yaşattığı zorluklar göz önüne alındığında engelliler için durumun çok daha zor olacağı dikkate alınmalı; bireyler arası eşitlik ilkesi doğrultusunda alan çözümlenmeleri gerçekleştirilmelidir (Bekçi, 2012).

#### **1.3.5.4. Sağlıklı ve Doğal evre**

Hava ve su kalitesi, gürültüsüz ve güvenli evre, yaşam süresi, kapasite oranında nüfus, korunan biyoçeşitlilik ve ekolojik denge, yeterli yumuşak zemin ve bitki örtüsü varlığı ile açıklanmaktadır (Andre vd., 2001) (Beyazıt, 2007).

Sağlıklı ve doğal evre denilince akla ilk gelen öğe ağaç olmaktadır. Ağaçlar yapay unsurların fazlaca bulunduğu kentsel mekanlarda yer ile yapılar arasında organik bir bağlantı kurarak yollara ve yapılara doğanın form ve renklerini katarlar. Böylece yapay ve formal özellikteki kentsel mekanlara doğal nitelik kazandırılır (Gezer ve Gül, 2009).

Kentler her ne kadar insanlar tarafından inşa edilmiş olsa da, canlı, dinamik ve hassas bir ekolojik yapıya sahip oldukları unutulmamalıdır. Kent ekolojisi konusunda yapılan araştırmalarda ekolojinin kentsel yaşam kalitesini, kent sağlığını ve estetiğini artırdığı yönünde sonuçlara ulaşılmıştır. Bu sebeple kentlerdeki doğal çevrenin korunması, parkların genişletilmesi, boş veya kullanılmayan eski sanayi alanlarının park ya da hobi bahçelerine dönüştürülmesi yok olan habitatların yeniden oluşturulması bağlamında gerekli görölmektedir (Aklanoğlu, 2009).

#### **1.3.5.5. Trafik Güvenliği ve Bireysel Güvenlik**

Bir alanda ne kadar taşıt yoğunluğu varsa o kadar az sayıda insanın orayı kullandığı bilinmektedir. Trafiğin hızı ve yoğunluğu yayaların ve sürücülerin yol güvenliğini tehdit etmektedir. Trafiğin yoğun olduğu, limitlerin üzerinde hız yapıldığı, gürültü ve hava kirliliğinin bulunduğu, yayalarla araçların sıkça birbirlerinin yolunu kestiği yollarda ve çevresinde yürümek güvenli bulunmamakta ve tercih edilmemektedir (Kılınçaslan, 2012).

#### **1.3.5.6. Okunaklılık**

Okunaklılık yani kent manzarasının görünürlüğu ile kasıt, kentin kendisi aracılığıyla kısımlarının tanınması ve tutarlı bir doku içinde düzenlenmiş olmasıdır. Okunaklı bir kent; bölgeleri, sınırları, yolları kolayca ayırt edilebilen ve bütünsellik içinde gruplandırılabilen bir alandır (Lynch, 2010).

Çevreyi tanımak ve modellemek ihtiyacı hem pratik hem de duygusal açıdan önemlidir ve kökleri çok eskilere dayanır. Net bir imge kişinin hızlı ve kolay bir şekilde hareket etmesini sağladığı gibi duygusal olarak da güven verir. Bütünle bağlantılı ipuçları vermeyen bir karmaşadan zevk alınması da mümkün değildir. En güçlü okunabilirlik etkisinin iyi çözümlenmiş yol ağları ile sağlandığı söylenebilir (Lynch, 2010).

Yollarla belirli bir yere kadar sağlanmış okunaklılık yoğun kentsel alanlarda doğal öğelerle desteklenebilir. Ağaçlar kentlerde, karmaşa etkisini azaltma, olumsuz manzaraları örtme, süreklilik sağlama, tamamlama, vurgu yapma, yön gösterme gibi birçok özellikleri ile okunaklılığı güçlendirmek amacıyla kullanılmaktadırlar (Aslanboğa ve Gündüz, 1986).

### **1.3.5.7. Sosyo-Kültürel Etkinliklerin Olması**

Kentler farklı şekillerde ancak eşit olarak herkese açık kültür alanlarıdır. Bilginin, kültürel etkinliklerin ve her türlü yeteneklerin değiş tokuş edildiği yerler olan kentlerin sosyo-kültürel etkinlikler olmaksızın varlıklarını sürdürmeleri oldukça zordur. Sosyal ilişkilerin artması ile yardımlaşma, işbirliği ve güvenli bir çevre oluşumu sağlanmış olur. Burada asıl önemli olan toplum yararına faaliyetler için bir araya gelinmesidir (Bektaş, 1999; Erzen, 2015; Jacobs, 1992).

Kentlerin sosyal boyutu çok önemlidir. Çünkü kent dışı yerleşimlerin aksine kentlerde insanlar kendi kültüründen olmayan farklı insanlarla bir araya gelerek kendinin ve iletişim halinde olduğu kişilerin gelişimine katkı sağlar. Bu şekilde toplumlarda medeniyet gelişir ve ilerleme sağlanır. Herkese açık müzeler, kütüphaneler, operalar, konser salonları vb. kültürel etkinlik alanlarına rahatça girip çıkılabilmesi insanların kendilerini güvende hissetmelerini sağlar. Bu bağlamda parkların, meydanların ve yaya alanlarının varlığı ve bu yerlerin sosyal birliktelik ve sanat uygulamaları için kullanılmaları kentlilerin tanışıp kaynaşmalarını ve toplumların sağlıklı gelişimini destekler (Erzen, 2015).

### **1.3.5.8. Hareket Kolaylığı**

Mekanlara ve hizmetlere ulaşım kolaylığı kent yaşamını cazip hale getiren özelliklerdendir. Karmaşık, aşırı kalabalık ve güvensiz mekanlar kentin yaşam kalitesinin

düşmesine neden olmaktadır. Trafik sorununun çözümlenmiş olması, varılmak istenen yerlere en kısa ve güvenli yollardan ulaşma olanaklılığı kaliteli yaşamın gereklerindedir (Jacobs, 1992; Beyazıt, 2007).

### 1.3.5.9. Kimlik ve Korunmuş Tarihi Doku

Kent kimliği bir kenti diğerlerinden farklı kılan, kendine özgü olmasını sağlayan özellikler bütünü olarak açıklanabilir. Bu değerler belirli birikimler sonucu oluşurlar ve değişkendirler. Kent kimliği, zamanda insan ve mekanın uğradığı değişim ve gelişimlere göre olumlu yönde kuvvetlenir ya da olumsuz yönde zayıflar (Turan, 2009). Çöl'e (1998) göre kent kimliği, kent imajını etkileyen, her kentte oranın kendine özgü nitelikleri ile şekillenen, geçmişten geleceğe uzanan geniş bir zaman kesitinin ortaya çıkarttığı anlam yüklü bütünlüktür (Altınçekiç vd., 2014).

Bir başka şekliyle kent kimliği kavramı, o kentte ikamet edenlerin yaşadıkları yere yükledikleri anlamlandırma ve değerler kümesi olarak tanımlanabilir. Örneğin; Vatikan şehri bir din kenti iken, New York şehri Özgürlük Heykeli ve gökdelenlerle özdeşleştirilir; Paris denilince kültür şehri ve Eyfel Kulesi, İstanbul denilince Ayasofya ve Sultanahmet Camii akla gelmektedir (URL-5).

Bu anlamlandırmalar ve özdeşleştirmeler belirli bir dönemi işaret eden yapı ve çevresinin insanlar için duygusal bir anlam içermesiyle gerçekleşmektedir (Lynch, 2010). Güven ve aidiyet hissinin temelinde yıllar sonra bile tanıdık gelen alanlar, binalar ve çevresi yatar. Öyle ki bir kentin eski yapıları, yolları yalnızca güzel oldukları için değerli değillerdir. Kişinin şimdiki mekanında daha önce yaşamış olanlarla türlü tarihi bağlar kurmak insanın yeryüzündeki varlığına anlam kazandırmaktadır. Bu sebeptendir ki korunmuş bir tarihi doku daha kimlikli kentlerin oluşumunda kritik yapı taşıdır. Bu farkındalık ve anlam yaşanabilirliğin artmasına direkt katkı sağlamaktadır. Tüm diğer özellikleri tamamlayıcı nitelikte korunmuş tarihi doku zarar verilmemiş doğal çevreyi de içinde barındırır (Erzen, 2015).

Kent içinde doğayı algılayabilmek, kentin tüm yapaylığına karşın doğanın gerçekliğini ve sonsuzluğunu yaşayabilmek önemlidir. Parklar ve botanik bahçeler gibi kent içi açık yeşil alanlar bu ihtiyacı kısmen karşılasalar da, bir akarsuyun, bir topografyanın (dağ, tepe, kıyı vb.) doğallığının yaşanması çok daha ayrıcalıklıdır. Öyle ki dünyanın tüm önemli ve güzel kentleri ünlerine çoğu kez bir suyun varlığıyla

kavuşmuşlardır. Suyun akışkanlığı, yansımaları, sesi ve renkliliği yeri kolay doldurulamayacak değerlerdir ve bu sebeplerle korunmuş doğal bileşenler kent kimliğinin inşasında önemli rol oynarlar (Erzen, 2015).

Kentlilerin ev ve işleri dışında yaşadıkları alanlar kent kimliğinin oluştuğu yerlerdir. Kültür, sanat ve spor merkezleri dışında rekreatif etkinlik imkanı sunan alanların varlığı da kent kimliğine olumlu yönde katkı sağlamaktadır (Tatlıdil, 2009).

Tarihi kentlerin dokusal özelliklerine uyumsuz araçların dar ve kaldırımsız taş sokaklarda kullanılıyor olmaları yaya trafiği açısından olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Bunun yanında gürültü ve egzoz gazları insanlar kadar yapıları da olumsuz yönde etkilemektedir (Selçuk ve Çubukçu, 2014).

Kimlikli kentlerde kentlilik bilinci yüksek bireylerin yaşıyor olması tesadüf değildir. Kentin geçmişine ışık tutan ve kültürel birikimin önemli bir kısmını oluşturan tarihi mekanların korunarak gelecek nesillere aktarılması, kolektif bellek ve dolayısıyla kentlilik bilinci oluşumunun ön koşuludur. Kolektif bellek beraberinde kentlilerin yaşadıkları yere aidiyet hissi ile bağlanmalarına ve orayı sahiplenmelerine katkı sağlamaktadır. Bu da söz konusu yerlerde yaşam kalitesini kendiliğinden artırmaktadır (Banger, 2014).

### **1.3.5.10. Estetik Değerlere Sahip Olma**

Kentsel çevreler, yapılar ve bunların biçimlendirdiği dış mekan öğelerinden oluşmaktadır. Bunların arasındaki tanımlı ilişkiler, mekan akışkanlığı, iyi kurgulanmış mekansal geçişler ve uyum kentsel estetiğin niteliğini belirlemektedir. Kentsel çevrelerde yapı ve yapı gruplarının oluşturduğu açık ve yeşil alanlar, avlular, bahçeler, yollar, meydanlar gibi negatif unsurları tamamlayacak biçimde bir araya gelmelidir. Kentsel çevrelerdeki yüzeyleri oluşturan çizgiler, yüzeylerin malzeme, renk ve doku özellikleri, açık mekanların niteliği ve cephe süslemeleri gibi özellikler de kentsel çevre kalitesinin belirlenmesinde önemlidir. Estetik açıdan gözümüzün görebildiği tüm detaylar; kent donatıları, aydınlatma elemanları, duraklar, reklam panoları, döşemeler, ağaç ve çiçekler vb. bizleri bütün hakkında bir fikir edinmeye zorlar ki; bütünü estetik olması da parçaların birbirleri ile olan uyumu ve işlevselliği ile ilişkilidir (Erdoğan, 2006).

### 1.3.5.11. İş Olanaklılığı

Tüm diğer koşulların gerçekleşmesi ve yerine ulaşması kentte yaşayanların istihdamının sağlanması ile mümkündür. Biyolojik ve psikolojik açıdan sağlıklı bireylerin varlığının yaşanabilir kentlerin sürdürülebilirliği açısından kaçınılmaz olduğu açıktır (Keleş, 2015; Beyazıt, 2007).

### 1.3.6. Kentleşme Sorunlarına Duyarlı Çözüm Arayışları

İlk olarak 1972 yılında Stockholm Konferansı'nda önemi vurgulanan çevresel sorunlar ve sonrasında 1987'de Birleşmiş Milletler çalışma raporunda ortaya çıkan 'sürdürülebilir kalkınma' söylemi dünya genelinde çevresel sorunlar üzerinde düşünülmesini ve eyleme geçilmesini hızlandırmıştır. Başta Avrupa ülkeleri olmak üzere tüm dünyada sürdürülebilir gelişime yönelik politikalar üretilmeye başlanmıştır. Kentlerin dünya ve yaşamlarımız üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılması ve doğal kaynakların bilinçli kullanımı bu politikaların ana amacı olmuş, işbirliği içerisinde sorumlu birer vatandaş olma gerekliliğine dikkat çekilmiştir (Aklanoğlu, 2009).

ABD'de 1980'lerin başında kent dışı yerleşmelerin artmasına tepki olarak "Yeni Kentleşme" akımı doğmuştur. Kentsel tasarım üzerine yoğunlaşmış bir hareket olup, arazi gelişimini her yönüyle iyileştirmeyi hedeflemektedir. Yayılma ile oluşmuş alanların geleneksel mahalleler olarak yeniden düzenlenmesi, doğal çevrenin ve kültürel mirasın korunması, trafikte harcanan sürelerin azaltılması önemsenmektedir. Bu ilkeler, tek bir binadan tüm toplumu kapsayan projelere kadar geniş ölçeklerde uygulanabilir özelliktedir.

Yürünebilirlik, bağlanabilirlik, sürdürülebilirlik, geleneksel mahalle yapısının korunması ve yaşam kalitesi başlıca hedefleri arasındadır (URL-6).

1990'lardan sonra doğal çevremizi ve sağlığımızı korumaya yardım eden bir dizi gelişim ve koruma stratejisinden oluşan "Akıllı Büyüme" akımı oluşmaya başlamıştır. Ekonomik büyümeyi, güçlü toplulukları ve çevresel sağlığı destekleyen bir oluşumdur. Alternatif ulaşım seçenekleri ve özellikle toplu taşımayı geliştirerek çevre sağlığının korunması, enerji tasarrufunun sağlanması ve yaşam kalitesinin artırılması gerekliliğine dikkat çekmektedir (URL-7).



Yeşil Kentleşme, çevre ve insan yararına sürdürülebilir toplulukların, mekanların ve yaşam tarzlarının oluşturulmasını amaçlar. Çevre üzerinde kentlerin etkisinin en aza indirgenmesi ana hedeftir (URL-8).

Kentsel tasarımda sıfır atık, sıfır emisyon ve sıfır fosil yakıt tüketimi amaçlanmaktadır. Su kalitesi ve kentsel su yönetiminin gerekliliğine dikkat çeker. Peyzajı, kent bahçelerini, yeşil çatıları bütünleştirerek biyolojik çeşitliliği maksimize eden, düşük enerji kullanımı ile yerel ve sürdürülebilir malzemelerin kullanıldığı kentlerin oluşumu çalışma konularıdır (URL-9).

1999 yılında İtalya'da uluslararası bir belediyeler birliği olan Yavaş Şehir (Cittaslow), Yavaş Hareketi'nin bir parçası olarak bilinmekte olup, Slow Food hareketini kentsel boyuta taşımak amacıyla kurulmuştur. Birliğe üye olmak isteyen kentlerin üye olabilmeleri için birliğin belirlediği kriterler üzerinden değerlendirilmesi ve Cittaslow felsefesine uygunluğu denetlenmektedir (URL-10).

Yavaş Şehirler ekoloji ve sürdürülebilirlik alanlarında son tekniklerden yararlanarak, tarihi kentleri ve kentsel öğeleri korumayı amaçlamaktadır; modern teknolojiye de ancak bu amaca hizmet edecekse izin verilmektedir. Kentsel yaşamdaki yoğun tempoya karşı da mücadele edilmekte ve bütün vatandaşlarının Yavaş Şehir'de yaşadıklarına dair farkındalıklarının sağlanması hedeflenmektedir (Aklanoğlu, 2009). Türkiye'nin ilk Yavaş Şehri Seferihisar'dır.

Bunlara ek olarak; Sürdürülebilir Kentler (Sustainable Cities), Ekolojik Kentler (Ecological Cities, Green Cities), Düşük Karbon Kentler (Low Carbon Cities), Yaşanabilir Kentler (Liveable Cities), Dijital Kentler (Digital Cities), Akıllı Kent Girişimleri (Smart City Initiatives), Yürüyen Kentler (Walking Cities), Arabasız Kentler (Car Free Cities), Sağlıklı Kentler (Healthy Cities) gibi çeşitli adlarla birçok kent modelleri geliştirilmiştir (Sınmaz, 2013).

Tüm bu kent modellerinin ortak amaçlarını aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Aklanoğlu, 2009; Sınmaz, 2013):

1. Sürdürülebilir kalkınma
2. Ulaşım odaklı kalkınma
3. Temiz enerji, sağlıklı çevre
4. Karma alan kullanımını artırma
5. Kültürel mirasın korunması
6. Doğal kaynakların bilinçli kullanımı

7. Kentsel açık ve yeşil alan iyileştirmeleri
8. Kentlerin hızlı büyümesini kontrol altına alma
9. Daha kompakt kent ve topluluklar oluşturma
10. Doğa öncelikli tasarım anlayışının gelişmesi
11. Gelişme ve yaşam kalitesi arasındaki bağlantıyı kurma

Yeni kent akımlarının ortak amaçları; sürdürülebilir kalkınma, ulaşım odaklı kalkınma, temiz enerji, sağlıklı çevre, karma alan kullanımını artırma, kültürel mirasın korunması, doğal kaynakların bilinçli kullanımı, kentsel açık ve yeşil alan iyileştirmeleri, kentlerin hızlı büyümesini kontrol altına alma, daha kompakt kent ve topluluklar oluşturma, doğa öncelikli tasarım anlayışının gelişmesi ve gelişme ile yaşam kalitesi arasındaki bağlantıyı kurma şeklinde özetlenebilir.

Bu amaçlar paralelindeki çözümlerin hemen hepsinde, motorsuz araç kullanımını destekleyici ulaşım önerileri, kamusal açık mekan büyüklüklerinin ve kalitelerinin artırılması, hizmetlere erişimlerin yürüme mesafesinde planlanması ve güçlü iletişimin/komşulukların oluşumunun güvenli yollar ve yaya alanlarıyla desteklenmesi ön plana çıkarılmaktadır. Bu bağlamda sağlıklı, sürdürülebilir kent planlamalarında insanları yürümeye teşvik edecek ve belki de yer yer mecbur bırakacak önerilerin getirilmesi gerekliliği dikkat çekmektedir.

#### **1.4. Kentsel Ulaşım Sistemi**

Kentler tarih boyunca ekonomik, sosyal, politik ve teknolojik değişimlere göre şekillenip büyürken, bu düzenlerin içinde kentsel ulaşım sistemi de kentsel yaşamın önemli bir yapı taşı olarak varlığını sürdürmüştür. Önceleri yürüyerek ya da atla sağlanan ulaşım 19. yüzyılın ortalarından itibaren kentlerde kitle ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanmasıyla büyük bir dönüşüme uğramıştır. Demiryollarının yanı sıra elektrikli tramvayların ve metro hizmetlerinin başlaması yüksek yoğunluklu kentlerin yani insanların artan bir hızla hareket edebildikleri mekanların oluşmasını sağladı. Günümüz kentlerinin formunda hala bu dönemin izleri görülmektedir; merkeze yönelmiş, ışınal yol düzeninin kaynağı bu gelişmelerdir (Şekil 1) (Kılınçaslan, 2012).



Şekil 1. Paris, arc de triomphe, ışınsal yol düzeni (URL-11,12)

20. yüzyıla gelindiğinde önemli bir değişim de otomobil kullanımının başlamasıyla oldu. Mal ve insan taşımacılığındaki avantajları nedeni ile motorlu araç kullanımı ticari ve bireysel alanlarda kontrol altına alınmadan büyüdü. Artan otomobil sahipliği hızla gelişen yeni yerleşmelere otoyollarla hizmet götürülmesini destekledi (Kılınçaslan, 2012; Jacobs, 1992).

Merkezlerde artan nüfus ve göçler, sınırları belli olan kent merkezlerini ihtiyaçları karşılamak noktasında zorlamakta ve kentsel sorunların büyük bir bölümü ulaşım tarafında ve ulaşım kaynaklı oluşmaktadır. Sanayi devriminden sonra hızla artan otomobil sahipliği ve 21. Yüzyılda aşırı boyutlara ulaşmış otomobil bağımlılığı nedenleri ile kentlerde dolaşım eziyet halini almaya başlamıştır (Elker, 2004).

Otomobile bağımlılık yalnızca ulaşım zorluğunu doğurmakla kalmayıp, kentte hava, gürültü ve görüntü kirliliğine, hareket kısıtlılığına, doğal çevreden uzaklaşmaya, yaya haldeki insanların yaşam alanlarını daraltmaya, aşırı ısınmalara-aşırı yağışlara, kalabalık ve karmaşaya, zemin kalitesinin düşmesine, doluluk-boşluk oranının olumsuz yönde etkilenmesine kadar birçok sorunu beraberinde getirmektedir. Otoparkların yetersiz ve çok merkezi yerlerde oluşu karmaşayı tetiklemekte, yol kenarına ya da direkt kaldırıma park edilen araçlar sorunları farklı boyutlara taşımaktadır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2011). Araç sahipleri ulaşacakları yere hiç yürümeden ulaşmak isterken, yayalar yürüdükleri ve bir anlamda yaşadıkları yollarda araç görmek istememektedir.

Kent merkezleri genellikle tarihsel kent alanı içinde olduğundan dar yollardan oluşur. Geleneksel yol dokusunun hakim olduğu bu alanlarda yollar birbirini sık aralıklarla keser

ve yol kademelenmesinde kullanım farklılığı oluşmaz; yani hiçbir yolun diğerine göre önceliği yoktur ya da çok az bir fark söz konusudur. Anayol üzerinde birçok yerel yol (toplayıcı yollar) bağlantısının olması trafik akışını kesintiye uğratar. Yaya hareketlerinin arttığı bu yollarda araç ve yayaların birbirlerini olumsuz yönde etkilemesi trafik düzensizliğine sebep olur. Bu da dar sokakların bulunduğu geleneksel kent merkezlerinde trafik (taşıt ve yayalar) taşıma kapasitelerinin düşük olması sonucunu doğurmaktadır (Kılınçaslan, 2012).

Dükkan ve işyerlerine girişin kaldırım üzerinde olduğu yollarda taşıt trafiği yoğun değilse sistem sorunsuz çalışabilirken, aksi durumda araç park sorunu da varsa yine karmaşa kaçınılmazdır. Ayrıca dükkanlara mal giriş çıkışı da yine taşıt ve özellikle yaya trafiğini olumsuz yönde etkilemektedir (Kılınçaslan, 2012).

Kentsel ulaşım sistemi, kent içinde dolaşımı sağlayan ve hareketleri yönlendiren ulaşım sisteminin üç ana bileşeni vardır:

**Yollar:** Yaya ve taşıtların hareket alanı olan yollar kentlerin temel yapı taşlarındandır. Kent formlarının belirlenmesinde de yollar çok önemlidir. Rahat hareket imkanının ve hizmetlere ulaşmanın başarısı yolların doğru planlanması ile doğrudan ilişkilidir. Motorlu araç yolları, raylı sistem güzergahları, bisiklet ve yaya yolları sistemin elemanlarıdır.

**Taşıtlar:** Otomobil, otobüs, motosiklet, kamyon, tramvay, bisiklet, tren ve vapur farklı özellikleriyle sistemin parçalarıdır. Kullanım açısından kentsel yollardaki yolculukların büyük bir oranı otomobiller ile yapılmaktadır, ikinci sıra ticari araçlarıdır.

**Terminaller:** Yolcu indirme-bindirme, mal alım-dağıtım ve geçici depolama hizmetlerinin sağlandığı yerlerdir. Otoparklar, demiryolu istasyonları, havaalanları, garajlar, otobüs terminalleri gibi pek çok terminal vardır.

Üç bileşen eşit derecede önemlidir. Planlamalarda hepsinin işlevlerinin doğru tanımlanması ve bu doğrultuda çözümlerin getirilmesi sistemin etkin çalışması için gereklidir (Kılınçaslan, 2012).

#### **1.4.1. Ulaşım Politikaları**

Kentsel ulaşım sorunu sanayileşme sonucu hızla gelişen kentlerde ortaya çıkmaya başlamış ve kendini baskın bir biçimde hissettirmesi batıda 2. Dünya Savaşı'ndan sonra, ülkemizde ise 1960'lardan sonra olmuştur. Önceleri sorun otomobil talebinin artması ve

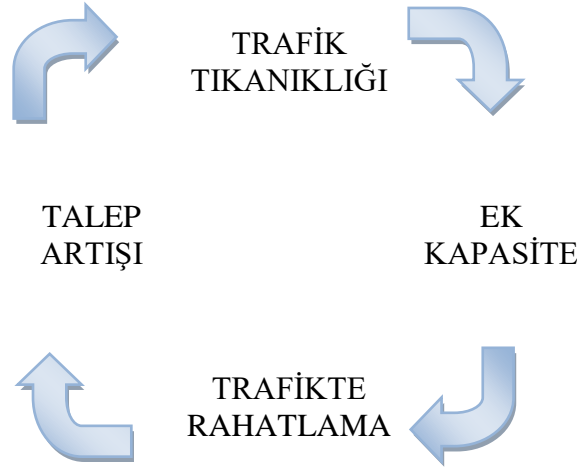
buna bağlı yolların yetersiz kalması nedeniyle trafik sıkışıklığı olarak tanımlanmıştır. Buna karşılık da çözüm önerileri yolları genişletmek, yeni yollar ve katlı kavşaklar yapmak yönünde olmuştur. Fakat bu parçacı yaklaşımın, görülen sorunları uygulama yapılan alanlarda ve yollarda çözebilmiş olması nedeni ile sorun kentin diğer kesimlerine sıçramıştır (Elker, 2004).

1950'lere gelindiğinde, bu yaklaşımın yetersiz olduğunun anlaşılması nedeniyle, tüm şebeke bütün bir sistem anlayışı ile ele alınmıştır. Böylece belirli bir kesiminde yapılacak bir müdahalenin yol ağının tümünde nasıl bir etki yapacağını öngörmek mümkün olmuştur. Sonraki yıllarda ulaşımda ağırlık uzun dönemli planlama çalışmalarına verilmiştir. Bunun için de yolculuklar ile bunları oluşturan etkenler arasındaki ilişkiyi çözümleyen modeller geliştirilmiştir (Elker, 2004).

Evren'e (1995) göre de; gelecekteki ulaşım talebinin öngörülmesi özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki ulaşım planlamalarının temelidir. Çünkü ulaşım hizmetleri uzun planlama ve uygulama süreçleri sonunda hayata geçirildiğinden, hizmetin planlanması ve tamamlanması sürecinde doğacak yeni ihtiyaçların da karşılanıyor olması planın başarısı ve işlerliği açısından kritik öneme sahiptir.

#### **1.4.1.1. Geleneksel Yaklaşımlar**

Geleneksel yaklaşım politikaları, kısa tarihi içinde önemli teknik gelişmeler göstermiş olsa da hepsinin tek bir politikanın ürünü olduğu ortaya çıkmaktadır: 'Ulaşım altyapısının taşıt trafiği talebini karşılayabilecek şekilde geliştirilmesi.' Yaklaşımların tümünde sorun taşıt trafiğinin tıkanması şeklinde tanımlandığından çözümler de taşıt trafiğine alternatif güzergahlar düzenlemek ile sınırlı kalmakta, insanların erişilebilirliğinin iyileştirilmesi yönünde bir öneri içermemektedir (Şekil 2) (Elker, 2004).



Şekil 2. Geleneksel ulaşım yaklaşımının çözümsüzlüğü (Elker,1999).

Elker'e (1999) göre geleneksel ulaşım yaklaşımları başlarda ulaşım talebine yönelik koşulları iyileştirse de uzun vadede mevcut sorunlara daha fazlasının eklenmesine yol açmıştır. Bunlar aşağıda kısaca özetlenmiştir:

1. Yaygın araç kullanımını teşvik etmesi sonucu yeni tıkanıklıkların oluşması
2. Yeni taleplerin karşılanması adına yeni yolların yapımı için sınırlı kentsel alanların kullanılmasının gündeme gelmesi
3. Erişilebilirliğin artması nedeni ile arazi değerlerinin yükselmesi ve bu nedenle yıkım-yapım çalışmalarının hızlanması
4. Hızlı yapılaşma sonucu geleneksel kent dokusunun zarar görmesi, geleneksel değerlerin kaybolma tehlikesi
5. Ekonomik kayıplar
6. Artan hava kirliliği, gürültü ve enerji tüketimi

Bunların yanında çözümler çoğunlukla kentsel estetik açısından olumsuzluk yaratmakta, geleneksel ve tarihi kent dokusunun bozulması yanında insan ölçeğinin yok olması nedeni ile kent merkezindeki sosyal yaşantının zarar görmesine neden olmaktadır (Kılınçaslan, 2012).

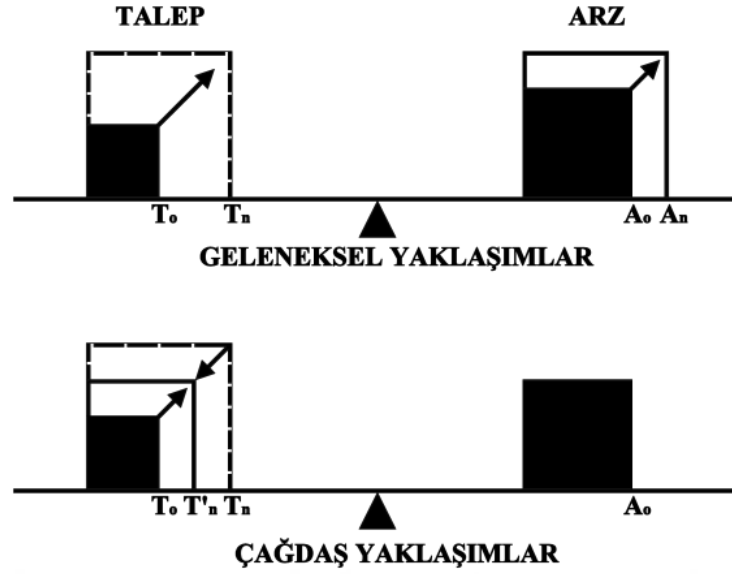
### 1.4.1.2. Çağdaş Yaklaşımlar

Geleneksel yaklaşımlara alternatif olabilecek yeni yaklaşımlar ilk olarak 1960'ların sonuna doğru batıda sosyal eşitlik ve çevre konularına insanların ilgisi arttıkça başlamış, 1974 ve 1977 petrol krizleri oluşumun hızlanmasında etkili olmuştur. Bu dönemde, kaynak bakımından en zengin ülkelerin bile kaynaklarının sınırlı oluşu vurgulanmış, verimlilik kavramının yeniden dikkatle değerlendirilmesinin gereği tartışılmaya başlanmıştır. Gerek sanayileşmiş gerekse gelişmekte olan ülkelere yönetici ve uzmanlar, talebi denetlemeden altyapı kapasitesini artırmaya yönelik çözümlerin bu olumsuz etkilerinin daha çok bilincine varmaya başlamışlardır. Böylece ulaşım talebinin sorgulandığı ve biçimlendirilmeye çalışıldığı yaklaşımlar ortaya çıkmıştır (Kılınçaslan, 2012).

Ulaşım kentte ekonomik, toplumsal ve kültürel kaynaklara erişimi sağlayan bir etkinlik olarak kent yaşamının bir parçasıdır ve ulaşım planlamalarının bu faktörler göz ardı edilerek, yalnızca mühendislik yaklaşımıyla ele alınması doğru değildir (Evren, 1995).

1970'lerden sonra daha çok kabul gören ve genellikle 'Yolculuk Talep Yönetimi' (Travel Demand Management-Mobility Management) olarak adlandırılan yaklaşım, çözümünde ulaşım talebinin yönetilmesini de içermektedir (Elker, 1999). Yeni ulaşım politikası yaklaşımında ulaşımın çarpık yapısı değiştirilmeye çalışılmaktadır. Enerjinin daha akıllı, altyapı ve taşıtların daha verimli kullanımının sağlanması ve çevreye daha duyarlı önlemlerin alınması önemsenmektedir. Bu önlemlerin birbirini tamamlayıcı şekilde hayata geçirilmesi ulaşımın tüm sosyal gruplar arasında dengeli dağılımını sağlamak ve çevrenin daha az zarar görmesi açılarından kritiktir (Kılınçaslan, 2012).

Şekil 3'de geleneksel ulaşım politikaları ile çağdaş ulaşım politikaları arasındaki temel yaklaşım farklılığı açıklanmaktadır. Geleneksel yaklaşımda  $T_0$ 'dan  $T_n$ 'e artan talep, ulaşım arzının ( $A_0$ ) bu düzeye ( $A_n$ ) çıkarılması ile dengelenmektedir. Yolculuk talep yönetiminde ise denge, talebin özel önlemlerle azaltılarak, mevcut arzı ( $A_0$ ) geçmemesinin sağlanmasıyla kurulmaktadır (Elker, 2004).



Şekil 3. Geleneksel ve çağdaş ulaşım yaklaşımlarının temel farklılığı-arz talep şeması (Ohta ve Doi, 1995) (Elker, 2004).

Çağdaş yaklaşımlarda herhangi bir ulaşım koridorunun kapasitesinde sorun belirdiğinde, öncelikle toplam talep düzeyinin azaltılması, talebin daha yüksek kapasiteli ulaşım türlerine yönlendirilmesi veya sıkışıklığın söz konusu olduğu doruk saatlerdeki talebin diğer zaman aralıklarına dağıtılması gibi, mevcut sistemin mümkün olduğunca korunmasını destekleyen çözümler üretilmektedir. Böylece yeni yatırımlar yapmadan kapasiteyi artırmak mümkün olmaktadır. Çağdaş yaklaşımların dikkat çeken diğer özelliği ise insana ve çevreye daha duyarlı politikalar üretme çabasıdır (Kılınçaslan, 2012).

Geleneksel ve çağdaş ulaşım yaklaşımlarının özellikleri karşılaştırmalı olarak Tablo 1'de verilmiştir.



Tablo 1. Geleneksel ve çağdaş ulaşım yaklaşımlarının özellikleri (Kılınçaslan, 2012)

Geleneksel Yaklaşımlar	Çağdaş Yaklaşımlar
Ulaşım arzının planlanması	Talebin yönlendirilmesi
Taşıtlara öncelik	İnsanlara öncelik
Ek kapasite yaratma	Mevcut altyapıyı verimli kullanma
Yolculukların türlere göre dağılımı veri olarak alınıyor	Yolculuklar daha yüksek kapasiteli ve daha dolu taşıtlara kaydırılıyor
Otomobil kullanıcılarının sorunlarına yönelik	Toplumun çeşitli kesimlerinin sorunlarını dengeleyici
Sermaye yoğun yatırımlar	Küçük/Gerçekleşebilir yatırımlar
Geri dönülmez kararlar	Esnek kararlar
Fiziksel çözümler ağırlıklı	Yönetimsel/yasal/ekonomik çözümler
İnşaata yönelik	Çevreye duyarlı

#### 1.4.1.3. Başlıca Politikalar

Önerilen politikalar kısa-orta dönemli ve uzun dönemli olmak üzere iki başlık altında incelenmektedir (Tablo 2).

Tablo 2. Kısa-orta dönemli ve uzun dönemli ulaşım politikaları (Elker, 1999).

Kısa ve Orta Dönem	Uzun Dönem
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yolculuk talebinin azaltılması</li> <li>• Yolculukların toplu taşımaya yönlendirilmesi</li> <li>• Bireysel ulaşımın sonlandırılması</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kısa dönemli politikaların sürekliliğinin sağlanması</li> <li>• Fiziki planlama ile kısa dönemli politikalar arasında hedef birliği</li> </ul>

Kısa ve orta dönemli politikalarda ulaşımın amaç değil araç olduğu üzerinde durulmakta, yolculuk düzeyinin azaltılması ile de öncelikle toplam yolculuk düzeyinin azaltılması kastedilmektedir. Burada iletişim olanaklarının gelişmesi avantaj olarak kullanılmaktadır. Yolculukların dağılımını toplu taşıma yönlendiriyor olmak diğer önemli başlıktır. Bunun yolu ise toplu taşıma daha cazip hale getirmektir. Daha güvenilir, hızlı, rahat ve ucuz hizmet ile bireysel ulaşımı tercih edenlerden yolcu kazanmak mümkündür. Bir diğer yol da bireysel ulaşım için caydırıcı (zor, uzun, pahalı) önlemler almaktır (Kılınçaslan, 2012).

Uzun dönemli politikalar daha çok kısa ve orta dönemli politikaların zaman içine yayılmasını ve planlama ile koordinasyonu içermektedir. Bu da kısa ve orta dönemli politikalara daha da önem kazandırmaktadır (Elker, 1999).

Kısa ve orta dönemli politikalar ve bunların uygulanabilmesi için gerekli önlemler Tablo 3’de verilmiştir.

Tablo 3. Kısa ve orta dönemli politika önlemleri (Elker, 1999).

Hedefler	Önlemler
Yolculuk Talebinin Azaltılması	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toplam yolculuk düzeyinin azaltılması (tele-çalışma, haftalık çalışma günlerinin azaltılması)</li> <li>• Belirli koridorlarda yolculuk talebinin azaltılması (arazi-kullanma denetimi, trafiğin alternatif koridorlara kaydırılması)</li> <li>• Doruk saatlerde yolculuk talebinin azaltılması (çalışma saatlerinin kaydırılması, sınırlandırma politikalarının yalnız doruk saatlerde uygulanması)</li> <li>• Motorlu taşıtlarla yolculuk talebinin azaltılması (yaya ve bisikletli yolcuların teşvik edilmesi)</li> </ul>
Yolculukların Toplu Taşıma Yönlendirilmesi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toplu taşımada fiziksel iyileştirmeler (kavşaklarda otobüslere öncelik, otobüs yolları, yüksek kapasiteli taşıt kullanımı)</li> <li>• Toplu taşıma işletmesinin iyileştirilmesi (sinyalizasyonda toplu taşıma öncelik, ekspres servisler, aktarma kolaylıkları, bilet ödeme ve iniş-biniş sisteminin iyileştirilmesi)</li> <li>• Ara-toplu taşıma düzenlemeleri (öğrenci duyarlı işletme, iş ve okul servislerinin iyileştirilmesi)</li> <li>• Toplu taşımanın kullanıcıya maliyetinin azaltılması (sübvansiyonlar, ücretsiz aktarma)</li> <li>• Otomobilden toplu taşıma aktarma olanakları (toplu taşıma bağlantılı otoparklar vb.)</li> </ul>
Bireysel Ulaşımın Sınırlanması	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Yasaklamalar (bazı yolların veya kent merkezindeki alanların bireysel ulaşımına kapatılması)</li> <li>• Kapasite kısıtlamaları (bazı trafik izlerinin toplu taşıma veya yayalara tahsis edilerek yolların daraltılması, sinyalizasyonla gecikmeler yaratılması)</li> <li>• Otopark politikaları (otopark arzının sınırlandırılması, yüksek park ücretleri)</li> <li>• Ücretlendirme (bazı yol kesimlerinin veya kent merkezlerine girişlerin ücretlendirilmesi)</li> <li>• Taşıt paylaşma programları (otomobillerin doluluk oranını artırmak üzere kamu tarafından, işveren kuruluşlarınca veya gayriresmi olarak yapılan düzenlemeler)</li> <li>• Dolu taşıtlara öncelik (içinde 3-4 kişi bulunan otomobilleri teşvik için ekonomik ve yönetsel önlemler)</li> </ul>

Bu politikaların uygulanabilirliği birbirinden bağımsız düşünülmemelidir. Çünkü çözümler öncelikle mevcut alt yapının kullanılması şeklinde olduğundan, talebin yönlendirildiği tarafın da yeni yükü kaldırabilecek düzeyde olması gerekmektedir. Öneri ve önlemlerin tamamlayıcı nitelikte olması esastır (Kılınçaslan, 2012).

Günümüzdeki kent merkezlerinde ve yakın çevresinde ulaşım planlamalarının sıfırdan yapılması hem yeterli alan olmayışı hem de maliyet açısından çok zordur. Buralarda yapılan düzenlemeler mekanların yayalaştırılması yanında, özel araç

kullanımının azaltılması ve insanların yürümeyi tercih etmesi için şartların uygun hale getirilmesi yönünde olmaktadır. Bu amaçlarla da ‘yaşayan sokaklar’ (living streets), ‘yaya öncelikli sokaklar’ (Woonerf), yerleşimin yoğun olduğu ve trafiğin zorlayıcı olmayan yöntemlerle engellenmeye çalışıldığı sokaklar (home zone) ve tamamlanmış sokaklar (complete streets) adlarıyla çeşitli ulaşım politikaları ve tasarım yaklaşımları geliştirilmekte ve uygulanmaktadır. 2013’ten önce Amerika Birleşik Devletleri’nde 27 Eyalet ve 500’e yakın yetkili birim tarafından Tamamlanmış Sokaklar politikaları kabul edilmiştir. Tamamlanmış Sokaklar; tüm kullanıcılar (araçlar, yayalar, bisikletliler, engelliler, yaşlılar, çocuklar vs.) için güvenli hareket imkanı sağlanması demektir. Sokak geçişlerinin kolaylığı, dükkanlara yürüyerek ve işyerlerine bisikletle ulaşımın sağlanması için çözümler içerir (URL-13).

## **1.4.2. Yaya Ulaşımı**

### **1.4.2.1. Yaya Kavramı**

Yaya, belirli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kişidir (Keleş, 1980). Yaya Hakları bildirgesinde yayalar; bebekler, çocuklar, hamileler, yaşlılar dahil her yaştan insandan, çeşitli engelleri olan, herhangi bir biçimde yük taşıyanlardan oluşan bir topluluk olarak tanımlanmıştır (İ. H. D., 1990).

Yaya ulaşımı ise; “Varmak istedikleri yere (işyeri, konut, alış-veriş merkezi, park, okul, sportif etkinlikler, kültürel etkinlikler) veya ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı yeğleyenler için, özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yayaların olası gereksinimleri için gerekli altyapı hizmetleri ile (telefon, tuvalet, aydınlatma) donatılmış, araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen güvenilir, temiz, kendine özgü altyapısı olan bir ulaşım sistemi” olarak tanımlanabilir (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2011).

Yaya ulaşımı dünyadaki en eski ve en yaygın kullanılan ulaşım türü olmakla birlikte; insana ve çevreye zarar vermeden, insanları hareket etmeye yönlendirerek fiziksel ve ruhsal olarak güçlenmelerine, kentin mimari ve estetik detaylarını algılamalarına, sosyalleşmelerine ve toplumsal ilişkilerin geliştirilmesine katkı sağlamaktadır (Robertson, 1994) (Çermikli, 2009).

Günümüzde özellikle kent yaşam tarzlarının insanlara dayattığı ‘hızlı olma’ endişesi insanları yaya olmaktan alıkoymakta ve çok yakın mesafelere dahi motorlu araçlarla

ulaşmaktadır. Blumendfeld (1996) insanların belli bir amaç için (alışveriş, ziyaret, etkinlik vb.) yapacakları yolculuğun toplam süresinin üç aşağı beş yukarı değişmediğini; hareket hızımızı değiştirerek ancak alan kullanımını artırdığımızı ve bu tercihin yapılırken ulaşımda geçirilecek süre farkının alınacak hizmete değip değmeyeceğinin iyi değerlendirmesinin gerektiğini savunmuştur.

Sanayi devrimi ile artan motorlu araç sahipliği ve kullanım yoğunluğu kentlerin yayalara değil de motorlu taşıtlara göre şekillenmesine ve yayaların bir nevi yollardan uzaklaştırılmalarına sebep olmuştur. Jacobs (1992), kent merkezlerinin insanlar için var olduğunu vurgulamış ve araçlara ne kadar yer ayrılırsa, araç kullanımının ve ihtiyacının o kadar artacağını ve bunun akabinde yine araçlar için daha fazla yer gerekeceğini belirtmiştir.

Tembellik duygusu, uygunsuz koşullar ve belki değişen öncelikler sebebiyle tercih edilmeyen ‘yürüme’yi teşvik etmenin yolu, iyi fiziksel yol planlamalarının ötesinde yaya olarak yapılan aktivitelerden zevk alınmasını sağlamaktır. Speck (2012), Yürünebilir Şehir (Walkable City) adlı kitabında yalnızca güvenlik ve konforun insan hayatı için yeterli olmadığını ve ilgilerini çekecek nesnelere görmeyen, kendilerini uyandıracak farklı ve eğlenceli bir deneyim yaşatacak etkinliklerin içinde olmanın önemi üzerinde durmaktadır. Ek olarak, insanlar için yürümek zevkli bir eyleme dönüştürülemezse, araç kullanımına yönelimin kaçınılmaz olduğunu belirtmektedir.

Yaya ulaşımında amaç, öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan açmak ve yayaların trafiğin olumsuz etkilerinden ve fiziki araç istilasından arındırılmış, sosyal yaşamı zenginleştiren mekanlarda hareketliliğinin sağlanması olmalıdır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2011).

Calthrope (1991), yayanın kent açısından önemini şu sözleriyle aktarmıştır (Beyazıt, 2007):

“Yayalar sağlıklı toplulukların oluşmasında katalizör görevi görürler; onlar kentlerin bu önemli niteliklerini -merkez, sınır, çeşitlilik ve kamu alanları- anlamlandırır. Onlar kent merkezlerini merkez yapan, kent sınırlarını belirleyen ölçüyü oluştururlar, ancak bu ölçü günümüzde yok olmakla karşı karşıyadır. Onlar, çeşitli toplulukların içinde faal olan bağlantı ve bütünleşmeleri oluşturan tesadüflere zaman ve zemin yaratırlar.”

### **1.4.2.2. Yaya Alanları**

Kentlerde yayaların kullandığı çeşitli alanlar vardır. Bunların bir kısmı yalnızca yayaların kullanımına açık alanlardan oluşurken, diğer alanların önemli bir çoğunluğu taşıtlarla yayaların ortak kullanımına açık yollardan oluşmaktadır. Bu alanlar dört ana başlık altında incelenebilir (Beyazıt, 2007).

#### **1.4.2.2.1. Kaldırımlar**

Kaldırımlar cadde ve sokakların iki yanında yayalar için ayrılmış alanları ifade eder. Yol seviyesinin üstünde ya da yola eşit seviyede olurlar ve sınırları renk, doku ve malzeme bakımından farklılıklar kullanılarak belirlenebilir. Standart yükseklik 10-12 cm arasındadır. Kaldırım yüksekliğinin ülkenin ya da kentin gelişmişlik seviyesi ile ters orantılı olduğu yönündeki kanı yaygındır (Beyazıt, 2007).

Kaldırımlarda bulunan kent donatıları, yol ağaçları, levhalar vb. öğeler yanında kaldırımlara park etmiş araçlar kaldırım genişliğini azaltarak yayaların hareket kolaylığının kısıtlanmasına yol açar. Kaldırım üzerindeki vitrinlerin önünde bekleyen kişiler ve bina/iş yerlerine giriş çıkışlardaki yoğunluk da yaya hareketlerini engeller. Tüm bunlar göz önüne alınarak kaldırım genişliklerinin hesaplanması önemlidir (Demir, 2008).

Kaldırımlar cadde ve sokakların fiziki açıdan ayrılmaz bir ögesi olmanın ötesinde, kentlilerin altyapı, sosyo-kültürel, rekreasyonel, ticari vb. pek çok gereksinimlerini karşılamada yaya erişimi sağlayan önemli kentsel mekanlardır (Hepcan vd., 2006).

#### **1.4.2.2.2. Yaya Yolları**

Yaya yolları yaya bölgelerini birbirine bağlayan ya da semtlerin dolaşım ağı içerisinde yer alan koridorlardır. Kullanımlarla zaman içinde oluşmuş ve sonradan oluşturulmuş (dönüştürülmüş) yollardan oluşmaktadırlar (Beyazıt, 2007).

1960'lı yıllarda Amerika'da halkın yürüyüş ve gezinti amacıyla kullandığı geniş ve ağaçlı yaya yolları 'Mall' terimi ile ifade edilmiştir. Günümüzde bu kavram, kamusal alanlarda yayalara tahsis edilmiş sokak ya da meydanlar için kullanılabilir (Rubenstein, 1992).

Yaya yolları (Mall'lar) taşıt ve yaya trafiğinin yoğunluklarına bağlı olarak 3 gruba ayrılır (Perçin ve Yılmaz, 2001):

- Tamamen yayalaştırılmış yollar (Full Mall): Taşıt trafiği kullanımındaki yolların tamamen taşıtlara kapatılarak yayalara tahsis edildiği yollardır. Bu alanlar yaya dolaşımı ve etkinliklerine göre, yeni döşemeler, yol ağaçlandırmaları, kent mobilyaları, aydınlatmalar ve sanatsal öğeler ile yeniden biçimlendirilir. Yaya dolaşımı kesintisiz devam eder.
- Yalnızca transit geçişlere izin verilen yollar (Transit Mall): Özel otomobillerin ve ağır taşıtların girişinin yasaklandığı, yalnızca toplu taşıma araçlarının ve bazı yerlerde taksilerin girişine izin verilen yollardır. Yaya öncelikli alanlar olduğundan bu yollarda araçlar duramaz ve park edemezler.
- Yaya öncelikli yollar (Semi Mall): Taşıt trafiğinin yasaklanmadığı ancak trafik hızının ve hacminin kısıtlandığı yollardır. Taşıt yolu daraltılarak kaldırımlar genişletilir ve yaya etkinlikleri için yeni düzenlemeler yapılır.

#### **1.4.2.2.3. Yaya Geçitleri**

Yaya geçitleri iki nokta arasındaki geçişi sağlayan, iki tarafı sınırlandırılmış mekansal nitelik taşıyan bağlantılardır. Hareketleri istenilen noktalara yönlendirerek mekansal sürekliliği sağlar (Yalvaç, 2009). Yaya geçitleri buldukları düzleme göre hemzemin geçitler, üstgeçitler ve altgeçitler olarak üçe ayrılırlar (Beyazıt, 2007).

#### **1.4.2.2.4. Yaya Meydanları**

Sosyal, kültürel, siyasal ve ticari amaçlarla bir araya gelme ihtiyacından doğan (Demir, 2008) (Çermikli, 2009) yaya meydanları insanların buluştukları, sosyal ve kültürel etkinliklerde buldukları, bütünleşme ve ait olma duygusunun geliştiği mekanlardır (Özkan, 1998). Genellikle kentin tarihini simgelerler ve kültürünü yansıtır. Meydanlarıyla ünlü kentlere bakıldığında, meydanların kentin ihtişamlı yapılarının sergilendiği alanlar olarak planlandıkları görülür. Meydanlar üstlendikleri -pazar yeri, festivaller, kutlamalar, direnişler, vakit geçirme, dinlenme, yön bulma vb.- farklı işlevlerle

insanları bir araya getirdiklerinden kentin yaşanabilir olmasında büyük öneme sahiptirler (Beyazıt, 2007).

### **1.4.2.3. Yaya Ulaşım Planları**

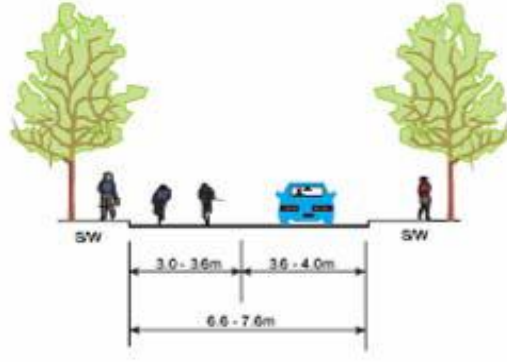
Motorlu taşıt kullanımının hızla artmasına bağlı olarak yollar ve kentlerde araçlara yer açılması ve planlamaların taşıt öncelikli yapılması yayaları yollardan ve düzenlemelerin merkezinden uzaklaştırmış ve yaya erişiminin güvenliği, konforu ve sürekliliği açısından ciddi problemler oluşmuştur (Hepcan vd., 2006). Bu sorunların günümüz şartlarında hızla artması yönetimlerin taşıt trafiğini azaltırken, yaya ulaşımını artırıcı projeler üretmesine neden olmuştur. Bunların önemli örnekleri; Yaya Ulaşım Ana Planları (Pedestrian Master Plan) adıyla ABD’de görülmektedir. Birçok kentte yerel yönetim ile yaşayanların ortak çalışmaları ile uzun dönemli yaya ulaşım planları yapılmakta, uygulanmaktadır.

#### **1.4.2.3.1. Kuzey Vancouver Yaya Ulaşım Ana Planı**

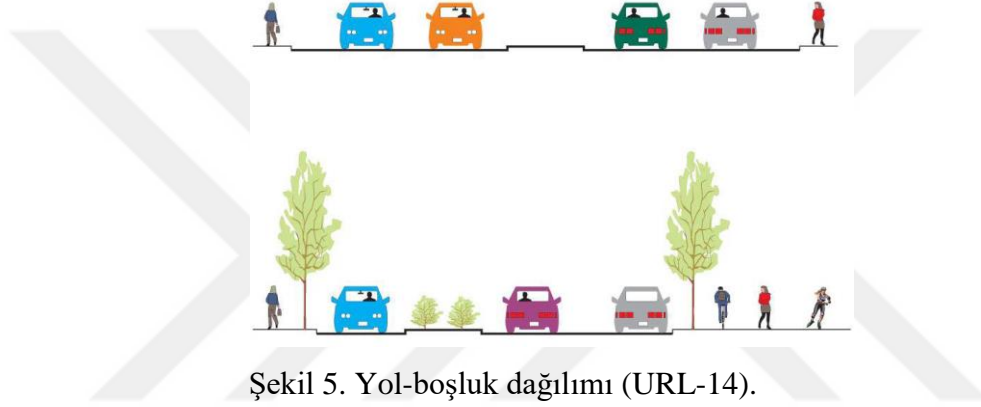
Planın amacı eksiksiz kaldırım ve patika sistemini içinde barındıran, ulaşım ağına eklenmiş, sürdürülebilir bir ulaşım sistemi yaratmaktır. Düzenlemelerin yürümeyi bir ulaşım aracı olarak teşvik etmesi yanında belirlenen politikalar, standartlar, süreklilik, en iyi uygulamalar ve ilerideki yaya altyapı masraflarının muhasebesi ile yayalar için koşulları iyileştirici önerilerin sunulması hedeflenmektedir (Şekil 4-7) (URL-14).

Plan 3 bölümden oluşmaktadır:

- Vancouver ve diğer belediyelerin daha önce yaya politikalarını oluştururken yapmış oldukları çalışmaların taranması, halk görüşlerinin alınması ve yayalar için gerekli bağlantıların belirlenmesi
- Arazi kullanımı, ulaşım ve çatışmaların incelenerek mevcut imkanların gözden geçirilmesi
- Nokta kontrollü proje uygulama ve dokümantasyon çalışmaları ışığında planların geliştirilmesi



Şekil 4. Bisiklet şeridi ile yol kısıtlaması (URL-14).



Şekil 5. Yol-boşluk dağılımı (URL-14).



Şekil 6. Kesintisiz devam eden bölge: olası engeller (durak, ağaçlar)kaldırımın kenarlarına yerleştirilmiş durumda (URL-14).





Şekil 7. Kaldırım kenarı rampası geniş, yol ile aynı seviyede ve kullanıcıları direkt yaya geçidine yönlendirmek için hizalanmış durumda (URL-14).

Edgemont Belediyesi yaya öncelikli bölge olarak düzenlenmiştir. Burada birçok restoran, kafe, mağazalar, servisler bulunmakta ve festivaller düzenlenmektedir. Yaya öncelikli bir bölgenin birçok yayasal aktiviteden zevk alınmasını sağlaması gerektiği düşüncesiyle bölge planlanmaktadır (Şekil 8).



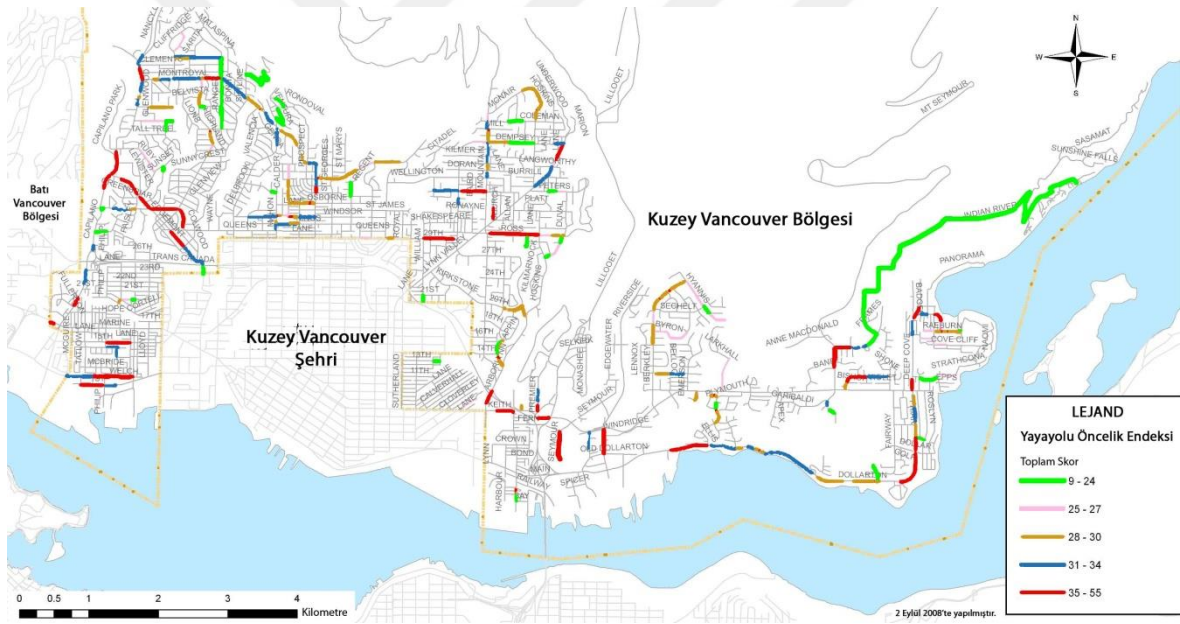
Şekil 8. Edgemont'tan görünüm (URL-14).

Planlama aşamasında, her yeni veya genişletilmiş kaldırım güzergahı potansiyeli için bir skor veren Yaya Yolu Öncelik İndeksi oluşturulmaktadır. Bu indeks iki gösterge içermektedir (URL-14):

1. Yaya Potansiyel Endeksi: Yürümeyi iyileştiren çevresel faktörlerin (ulaşım, kaldırım varlığı, açık yeşil alan niteliği, yürünebilirlik) kuvvetini ölçer ve yürümenin tercih edilirliliğini belirleyen kriterleri (ticari alan kullanımı, okul, işyeri vs. yakın oluşu gibi) belirler.

2. Verimlilik Endeksi: Yürüyüş için fiziki şartları (trafik yoğunluğu, kaza oranı, yol genişlikleri, kaldırım sürekliliği, araç hız limitleri, güvenlik vs.) değerlendirir ve puanlar.

Şekil 9'daki örnekte kırmızı çizgiler en yüksek puanı almış güzergahlar olup, öncelikle korunması ve iyileştirilmesi gereken yolları ifade etmektedir.



Şekil 9. Yaya yolu öncelik indeksi (URL-14) (Uyarlanmıştır).

#### 1.4.2.4. Yaya Hakları

Avrupa Parlamentosu'nun 1988'deki 'Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi'nin ana başlıklarına göre yayalar;

- Fiziksel ve ruhsal sağlığını korumaya yönelik planlanmış kamu alanlarından özgürce yararlanma

- İnsan ihtiyaç ve önceliklerine göre şekillenmiş kent merkezlerine sahip olma
- İzole yaya bölgeleri yerine, kent düzeniyle uyumlu, ulaşılabilir, kısa ve uygun bağlantıları olan yaya alanlarında yaşama
- Tam ve engelsiz hareketinin sağlanacağı bütüncül bir taşıma sistemine sahip olmaya
- Ekolojik taşıma biçimleri ile ilgili her türlü bilginin kendilerine ülke yönetimince uygun yollarla ulaştırılması haklarına sahiptirler.

1990'da İnsan Hakları Çevre Komisyonu tarafından yaya haklarının tanımlanması, sahiplenilmesi ve uygulanabilmesi için amacıyla Yaya Hakları Bildirgesi ilan edilmiştir. Bildirgeye göre:

**Yaya Kaldırımları Yayalarıdır:** Bütün yerleşim merkezlerinde, örgün ve yaygın yaya kaldırımı ağının bulunması, en temel yaya hakkıdır. Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımlarının yapımı zorunludur. Araçlar, yaya kaldırımına park edemez. Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir. Yayaların egzoz gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüyle rahatsız olmaması, üzerlerine çamur, toz ve benzerlerinin sıçratılmaması için önlemler alınır.

**Kent Merkezi Yaya Bölgeleridir:** Toplu taşıma dışındaki araçlar, merkeze girmekten özenle kaçınır. Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilir. Yaya bölgeleri, her türlü motorlu araçtan, kesinlikle arındırılır. Yayalar, bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alışveriş için özgür bir biçimde kullanırlar.

**Yaya Geçitlerinde Üstünlük, Mutlak Olarak Yayalarıdır:** Yayaların gereksindiği kadar sık, yaya geçidi sağlanır. Yaya geçitleri işaretlenir ve buraları, hiçbir biçimde, araçlar tarafından işgal edilemez. Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanır. Zemin katı yayalarıdır. Genel kural olarak, yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz.

**Herkesin, İsteddiği Yere, Yaya Yollarından Gitme Hakkı Vardır:** Kentlerde, motorlu trafik altyapısından tamamen ayrı, sırf yayalar için, özel yollar yapılır. Her çocuğun, okula, yaya yolundan güvenlik içinde gitmesi sağlanır. Kent yönetimi, yaya yolunu hizmet ve tesislerle donatır. Yaya yoluna paralel, bisiklet yolları yapılır. Yaya ve bisikletli ulaşımı, kitle haberleşmesi ile ve diğer özendiricilerle desteklenir.

**Kent Yaşamının Gerçek Sahipleri Yayalardır:** Yayalık, insanlar arası etkileşimi artırıp kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenir ve özendirilir. Yayalar, yerel yönetimlerle birlikte, yayalık haklarını savunabilecek, şikayetlerini iletecek bir örgütlenme

geliştirir. Trafikle ilgili kararlar ve polisler, yayaların haklarını da gözetir ve korurlar. Yaya altyapısının, gece-gündüz bakımını, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, bitki ve ağaçlarla görsel çekiciliğinin sağlanmasını, yayaların katkılarıyla, yerel yönetimler yapar.

Son olarak yayalar, kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılmak hakkına sahiptir.

#### **1.4.2.5. Engelli Erişilebilirliği**

TC Başbakanlık Özürsüzler İdaresi Başkanlığı'nın (BÖDB) 2010-2011 Ulaşılabilirlik Stratejisi ve Eylem Planı metnine göre toplum hayatına tam anlamıyla katılım, mekanlara ulaşım ve mekan olanaklarından eksiksiz yararlanabilme ile mümkündür. Herkes mekandan bağımsız ve eşit olarak faydalanma hakkına sahiptir. Yapılar, yollar, ulaşım araçları, açık alanlar vb. kamusal tüm alanların, sadece sağlıklı bireylerin ihtiyaçlarına göre düzenlenmesi adil ve çağdaş bir yaklaşım değildir. Hayata geçirilen tüm kamusal hizmetlerden engelli ve engelsiz herkesin yararlanabilmesi gerekmektedir.

Başlangıçta engelli erişilebilirliği amaçlı yapılacak fiziksel çevre düzenlemeleri, yalnızca engelli bireylerin değil, aynı zamanda geçici olarak geçici engeli olanlar, yaşlılar, hamileler, bebek arabacılar ve çocuklar gibi hareket kısıtlılığına sahip bireylerin de hizmetlerden faydalanmasını sağlayacaktır (resmi Gazete, 2010).

Bu bağlamda kentsel açık alanlarda;

- Tekerlekli sandalye kullananlar için kot farklarının uygun açılarla kırılması
- Standartlara uygun rampalar yapılması ve rampa önlerinin kapalı olmaması
- Görme engelliler için hissedilebilir yönlendirici kaplama donatılarının uygulanması ve yürüyüş güzergahında tehlike oluşturan öğelerin kaldırılması-yeniden düzenlenmesi
- Üst ve altgeçitlerde asansör bulunması
- Çocuk oyun alanlarının engelli çocukların da faydalanabileceği şekilde düzenlenmesi
- Altyapı ve inşaat çalışmaları sırasında gerekli güvenlik önlemlerin alınması gibi hususların dikkate alınarak planlamaların yapılması gerekmektedir.

#### 1.4.2.6. Yürümek ve Yürümenin Faydaları

Yürümek ulaşım türlerinin ana bileşenidir. Litman (2004), yürümeyi, gerek tek başına gerekse diğer ulaşım türleriyle birleşim halinde önemli bir erişim şekli olarak tanımlamaktadır. Kullanışlı olmasına rağmen sürüş kabiliyetine sahip olmak, yürüyüş kabiliyetine sahip olmaktan daha az önemlidir. Ancak birçok kişi tarafından yürümek, etkili bir seyahat formu olarak görmezden gelinmektedir. Plancılar, karar vericiler, yetkililer hatta halk bile yürümenin değerini düşürme eğilimindedir. Aslında ulaşımın bir türünü geliştirmenin en iyi yolu yürünebilirliği geliştirmektir. Litman'a göre, karar vericiler genellikle yürüyüşün kendini gözetebileceğini varsaymış görünürler fakat bu yüzden yürünebilirliği zayıf alanlar, daha yürünebilir alanlardan önemli derecede daha az yürüyüş ve daha fazla araç trafiği ile karşı karşıya kalırlar (Litman, 2004).

Sosyal ve rekreasyonel bir aktivite olan yürümenin, yaşam kalitemize direkt ve dolaylı olarak birçok faydası bulunmaktadır.

Yürümek, günlük spor ihtiyacının karşılanmasını sağlayarak, fiziksel ve psikolojik birçok hastalıktan (obezite, stres, depresyon, kalp hastalıkları, diyabet, ortopedik rahatsızlıklar vb.) korunmaya yardımcı olur (URL-15).

Motorlu araç kaynaklı kirli havanın yalnızca araç dışındakileri değil, araç içindikileri de olumsuz etkilediği birçok araştırmada belirtilmektedir. Bu sebeple kısa mesafelere yürüyerek ulaşmak, insan sağlığını tehdit eden kirli havanın solunmasını azaltmaktadır (Beyazıt, 2007).

Yürümek trafik kazalarına yakalanma riskini azaltırken; daha az araç kullanımı da kaza oluşma riskini azaltmaktadır.

Kentlerde insanlar daha çok yürürken birbirleri ile tanışıp sosyalleşirler. Birbirlerini tanımaları çevrenin 'güvenli' olması anlamında çok önemlidir. Bir yolda ne kadar yürüyen varsa o yol o kadar güvenlidir. Tanınan çevre sahiplenilir ve korunur. Paylaşımların artması kültürel uyumu güçlendirir (Jacobs, 1992).

Ulaşım maliyetlerini (yakıt, bilet, otopark vb.) azaltır. Sağlık yönünden güçlü bireylerin sağlık masrafları da azalır. Alışverişlerde yaya olarak taşıma kapasitesi düşük olduğundan acil ve öncelikli ihtiyaçların karşılanması ile gereksiz harcamaların önüne geçilir. Yine yürüme mesafesinde ihtiyaçların karşılanması, yakın çevre ekonomisinin kalkınmasını artırır. Spor salonlarına daha az gidilerek ekonomik kazanç sağlanmasına yardımcı olur (Beyazıt, 2007).

## 1.5. Yayalaştırma Kavramı

### 1.5.1. Tanım ve Tarihsel Süreç

Yayalaştırma kelime anlamıyla, kent yollarından bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da yapılan tasarımlarla yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işi olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 2012).

Tarihte yerleşmeler, yaya dolaşımını temel alarak planlanmıştır. Atlar ve arabalar daha sonra sokak ve yollarda dolaşmaya başlamışlardır. Fakat yine de at ve arabaların kullanım alanlarına sınırlar getirilmiş, yalnızca yayaların girişine izin verilen meydanlar ve avlular düzenlenmiştir. Eski Roma'da gece ağır yük arabalarından korunmak amacıyla yollara taş engeller konulmuş ve kentte rahat dolaşım sağlanmıştır. Efes, Perge ve Side kentlerinde, araba yolundan kolonlarla ayrılıp yükseltilmiş kaldırımlar üstleri de örtülerek yayalar için daha rahat mekanlar haline getirilmiştir. Milet'de sokaklar bir mimar tarafından denetlenerek yayalar için daha elverişli mekanlar olarak korunması sağlanmıştır. 14. yüzyılda Selçuklular kervanların kentin merkezine girişlerini engelleyici planlamalar yapmışlar ve yayaların rahat dolaşımını sağlamışlardır. 15. yüzyılda Leonardo Da Vinci tarafından farklı yükseltilerde yolların tasarlanmasıyla yaya mekanlarının düzenlenmesi sağlanmış ve ilk kez yaya ile araç yollarının birbirinden tamamen ayrılması gerçekleşmiştir (Kuntay, 1994).

19. yüzyılda yaya ve at arabası trafiği kaldırım ve yol kademelenmesi ile birbirine paralel bir düzende işlemiştir. Yüzyılın sonlarında şehirlerarası yolların mevcut kentlerin içinden geçirilmesi kentlerin belirli kısımlarının yıkılmasına; yol örgüsü ve yaya mekanlarının bozulmasına sebep olmuştur (Kuntay, 1994). Bu sorunların giderilebilmesi amacıyla sosyal paylaşımların yaşandığı yolların temizliğine, bakımına ve ağaçlandırılmasına özen gösterilmiş ve böylece yayalar için daha elverişli alanlar oluşturulmuştur. Bu da farkında olmadan yayalaştırma çalışmalarının başlamasını sağlamıştır (Altunbaş, 2006).

20. yüzyıla gelindiğinde ise kent merkezlerindeki taşıt sayılarının fazlaca artması kentsel sorunların da hızla artmasına sebep olmuştur. Bu nedenle taşıtların kent merkezlerindeki hareketlerini kısıtlayıcı önlemler alınmaya başlanmıştır. 1930'larda ilk olarak bağımsız yaya yollarını içeren ağlar önerilmeye başlanmıştır. Kent merkezlerindeki yoğunlaşma belirginleşmeye ve motorlu taşıtların sebep olduğu gürültü ve hava kirliliği

dayanılmaz derecelere ulaşmaya başladığında yaya bölgeleri planlama ihtiyacı kendiliğinden ortaya çıkmıştır (Kuntay, 1994).

Kentlerin büyümesi sonrası kent merkezlerine erişilebilirliğin artması ile yaşanan problemlerin çözümü için birçok önlem alınmıştır. Otopark kullanım sürelerinin azaltılması, ücretlendirme politikaları, yalnızca toplu taşıma araçlarına izin verilmesi, yaya yolları planlamaları ve belli saatlerde araç girişine izin verilmesi bunlara örnektir ve hepsinin ortak amacı kent merkezlerinde özel otomobil kullanımını azaltmaktır (Kılınçaslan, 2012). Kuntay'a (1994) göre de, bu çözüm önerileri yayaların bağımsız dolaşımını temel alan bir yaklaşımdan değil, taşıt kaynaklı sorunların sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Halen yayalar taşıtlara bağlı birer öge olarak algılanmaktadır.

Yine de bu uygulamalar arasında en çok tercih edilen yolların yayalaştırılması olmuştur. Özellikle tarihi kent merkezlerinde yol dokusunun korunması ve çevre kirliliğinin azaltılabilmesi amaçları ile yayalaştırma tercih edilmiştir (Montarani vd., 1993) (Altunbaş, 2006).

Tamamen yayalaştırma uygulamaları daha çok 1970 yılına kadar yapılmıştır. Başarının sağlanması için insanları buralara çekecek aktivitelerin yoğun bir şekilde kullanılmasına çalışılmıştır. Yer seçimi yapılırken, tarihi merkez olması, iş alanlarına yakınlığı, çevresinde fazla kişi barındıran yerler olmasına dikkat edilmiştir (Rubenstein, 1992). Ancak bu kriterlerin yeterince sağlanamaması başarısız sonuçların alınmasına neden olmuştur. Böylece 1970 yılından sonra yayalaştırma uygulamaları yaya-taşıt birlikte olacak şekilde yapılmaya başlanmıştır. Bu gelişmeler ile alışveriş yapılarak yürüme aktivitesinin gerçekleştiği, kişilerin birbirleri ile iletişim kurabildiği, sosyal sokak yaşamına tekrar dönülebilmıştır (Montarani vd., 1993) (Altunbaş, 2006).

Ülkemizde yayalaştırma uygulamaları 2. Dünya Savaşı sonrasında gündeme gelmiştir. Hızlı kalkınma sürecinde, kentleşme ve buna bağlı olarak kent nüfusunun da hızla artması kentlerin büyümesine ve yolların tüm kenti sarmasına neden olmuştur. Özel araç kullanımının da artmasıyla büyük şehirlerde trafik sorununun çözümü için yayalaştırmalar yapılmıştır. Beyazıt Meydanı ve Ankara-Sakarya Caddesi Yaya Bölgesi düzenlemesi ilk yayalaştırma örneklerindedir. 1958'den önce trafik meydanı olarak kullanılan Beyazıt Meydanı 1960 yılında düzenlenen yarışma ile tamamen taşıtlardan arındırılarak yaya meydanı olarak düzenlenmiştir. Sonraki yıllarda motorlu taşıtlar ve yayalar için alt ve üst geçitlerle kullanıcı ihtiyaçları karşılanmaya çalışılmıştır. 1970'li yıllardan itibaren ise yayalaştırma uygulamaları hız kazanmış; başta İstanbul/İstiklal



Caddesi ve Ankara/Yüksel Caddesi olmak üzere pek çok kentte yaya öncelikli planlar uygulanmaya başlanmıştır (Çermikli, 2009; Zafer, 1996).

Yayalaştırmanın temel amaçlarından biri motorlu taşıtlarla yolculuk talebinin azaltılması sayesinde, yürümenin ya da bisiklet kullanımının gezinti veya rekreasyonel etkinlik ötesinde bir ulaşım aracı olarak kullanılmasını sağlamaktır. Başarılı örnekleri olsa da yakın bir zamana kadar gerek kamuoyunda gerekse plancılar arasında bu sistemler ulaşımında ciddi birer alternatif olarak görülmemekteydiler. Oysa yaya veya bisiklet ile yapılan yolculukların çok daha ekonomik ve çevreye zararsız olduğu uzun yıllardır bilinmektedir (Kılınçaslan, 2012).

Son yıllarda gerek motorlu taşıt kullanımının sağlığınıza ve sosyal kent yaşamına olumsuz etkileri, gerekse hareketsizliğin yol açtığı nedenler ile yaya öncelikli yaklaşımlar önem kazanmaya başlamıştır. Amerika başta olmak üzere birçok ülkede, yerel kent yönetimleri geliştirdikleri yaya ulaşım planları ile insanlara daha kaliteli yaya bağlantıları ve mekanları sunarak yürümeyi teşvik etmektedirler.

Kent içi yollar sadece ulaşımı sağlayan ağlar olmayıp, kentliler için bir nevi yaşam alanlarıdır. Bu sebeple yayalaştırmadan anlaşılması gereken, yalnızca yaya merkezli ve taşıtlara yasaklanmış alanlar değil, taşıtların kontrollü dolaşımının sağlandığı, yaya yoğunluğu, hareketleri ve aktivitelerinin iyi gözlemlenmesi sonucu oluşturulmuş, insani öğelerin vurgulandığı bir ulaşım sisteminin planlanması olmalıdır (Demir, 2008).

Temiz bir çevre, iyi aydınlatma, yeterli kent donatıları, iyi zemin kaplamaları, ticari ve rekreasyonel alanların varlığı sokakları canlı tutmakla, kentleşmenin gereği sosyal ve kültürel alışveriş için uygun ortam ve mekanların oluşmasını ve sürekliliğini sağlayacaktır (Jacobs, 1992).

Günümüz kentlerinde yollar ve kaldırımlar araçların istilası altındadır. Yine de otomobillere yer açılması için sokaklar geniş ve dağınık parçalara bölünmekte, yayalar için uygun olmayan, kullanışsız alanlar ortaya çıkarılmaktadır. Kente ve yaşadığı yere değer verenler otomobillerden gerçekten rahatsızlık duymaktadırlar. Özel otomobillere aşırı bağımlılık ile kentin yoğun kullanımı birbiri ile bağdaşmadığından, birinden vazgeçmek kaçınılmazdır. Sınırları belli olan yolların/sokakların kullanıcıları araçlar ve insanlardır. Gerçek hayatta, hangi tarafın kazandığına göre iki süreçten biri gerçekleşir: ya otomobiller kenti aşındırır ya da kent otomobilleri aşındırır. Şu da bir gerçek ki; otomobillere ne kadar yer ayrılırsa, araç kullanımı ihtiyacı o kadar artar. Bu sebeple zaten birçok zararı olan



otomobil kullanımının azaltılması yönünde tedbirlerin alınması ve yolcu davranışlarının yönlendirilmesi gerekmektedir (Jacobs, 1992).

### 1.5.2. Yayalaştırmanın Sebepleri ve Faydaları

Yayalaştırmanın sebepleri toplumdan topluma ve yolların/mekanların fiziksel yapılarına göre değişiklik göstermektedir. Ancak genel olarak yayalaştırmanın sebepleri aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Moudon, 1991):

1. Tarihi binaların ve kent dokusunun korunması
2. Perakende ticaretin artırılması
3. Konut alanlarının iyileştirilmesi
4. Çevreyi güzelleştirmesi
5. Sosyal hayatı canlandırması

Kentlerde yaya bölgeleri oluşturmanın en önemli nedenlerinden biri kentsel mekanların insan konforu için yeniden düzenlenmesidir (Şişman ve Uyguner, 2009). Sosyal hayatın canlandırılması, yayaların bir şekilde uzaklaştırıldığı otomobil ağırlıklı yollarda güvenliğin sağlanması, fiziksel ve psikolojik olarak rahat hareket imkanı sağlaması ve iletişim kalitesini artırması açısından son derece önemlidir (Jacobs, 1992).

Sebepleri farklı olsa da yayalaştırmanın üç ana amaca hizmet etmesi beklenmektedir (Brambilla ve Longo, 1977) (Çalışkan 2011):

**Kent Ekonomisi:** Perakende ticaretin teşviki ile yatırımcıların bölgeleri canlandırması

**Kentsel Kalite:** Kentin erişilebilirliğinin artırılması, daha temiz ve sağlıklı bir çevre oluşturulması, görsel kalitenin artırılması, kent imgesinin kuvvetlenmesi

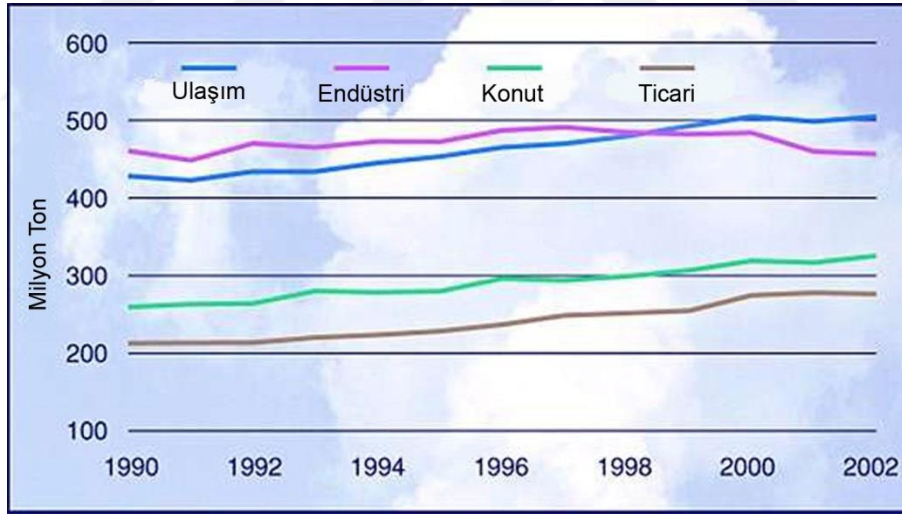
**Sosyal Refah:** Daha fazla insan kullanımı ile güvenliğin sağlanması, rekreatif alanların varlığı, kolay hareket olanaklılığı, sosyal yaşamın zenginleşmesi.

Yayalaştırmanın faydaları da yine sebepleri gibi bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir. Şehrin işleyişinin ve yayalaştırılması planlanan yerdeki ihtiyaçlarının çok iyi analiz edildikten sonra yayalaştırma planları uygulanmalıdır. Aksi halde fayda yerine karmaşa ve zaman kaybına yol açılabilir (Jacobs, 1992).

### 1.5.2.1. Ekolojik Faydalar

Son yıllarda sıkça duyduğumuz ve yaşarken maruz kaldığımız hava kirliliğinin ve iklim değişikliğinin başlıca nedenleri arasında motorlu ulaşım araçları gelmektedir. Ulaşım araçları içinde de otomobil birinci sırada yer almaktadır.

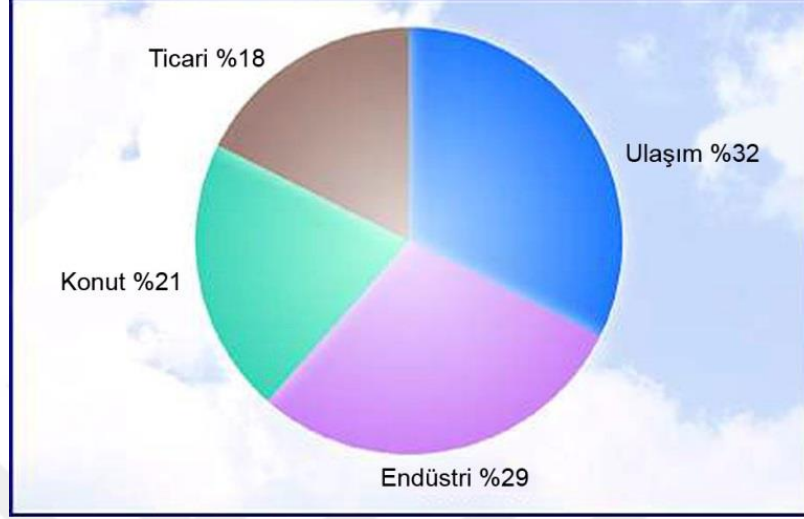
Karbondiyoksit emisyonlarının sera etkisinde büyük payı vardır. Ulaşım sektörü kaynaklı diğer gazların da çevre kirliliği ve ekolojik sistemin zarar görmesi açısından tehlike oluşturduğu bilinmektedir. Bunlar metan, azot monoksit ve azot oksitler ( $NO_x$ , havayolu ulaşımı kaynaklı) ve kloroflorokarbondur (CFC, soğutma sistemleri kaynaklı). Günümüz ulaştırma sektöründe enerji kaynağı büyük oranda hala petrol ve petrol ürünlerinin tüketiminde %60'lara yakın bir oran ulaşım sektörü tarafından kullanılmaktadır. Petrolün de yenilenemeyen bir kaynak olması alternatif enerji kaynaklarına ve/veya alternatif ulaşım yöntemlerine yönelmeyi kaçınılmaz kılmaktadır (Babalık, 2005).



Şekil 10. Karbon emisyonunda 1990-2002 yılları arasında sektörlere göre değişim (URL-16).

Şekil 10'da görüldüğü gibi ulaşım kaynaklı emisyon 1998 den sonra sanayi kaynaklı emisyon oranının önüne geçmiştir. Motorlu ulaşım araçları çevreye kalıcı zararlar vermektedir. Özellikle atmosferde oluşan kirlilik insan ve diğer canlı türlerinin sağlığını tehdit etmektedir. ABD Ulaşım Bakanlığı Karayolları Yönetiminin verilerine göre 2002

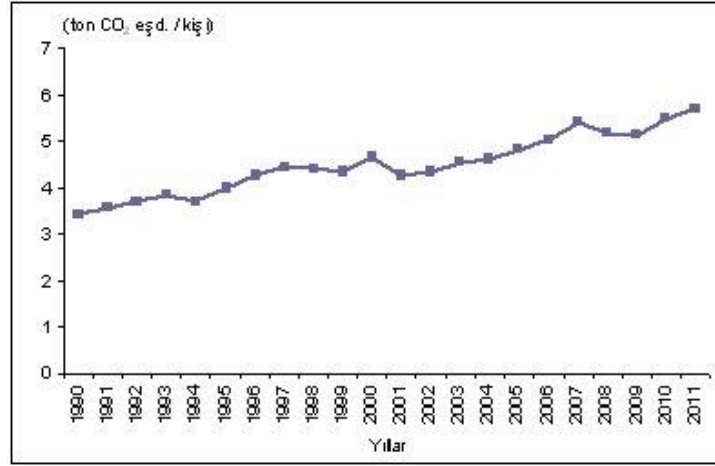
yılında ulaşımdan kaynaklı karbon emisyonu, tüm karbon emisyonları arasında %32'lik oranla ilk sırada yer almıştır (Şekil 11).



Şekil 11. 2002'de karbon emisyonunun sektörlere göre dağılımı (URL-16).

Türkiye İstatistik Kurumu'nun verilerine göre de, toplam sera gazı emisyonu 2011 yılında toplam sera gazı emisyonu CO<sub>2</sub> eşdeğeri olarak 422,4 metrik ton (Mt) olarak tahmin edildi (Şekil 12). 2011 yılı emisyonlarında CO<sub>2</sub> eşdeğeri olarak en büyük payı %71 ile enerji kaynaklı emisyonlar alırken, bunu sırasıyla %13 ile endüstriyel işlemler, %9 ile atık ve %7 ile tarımsal faaliyetler takip etmiştir.

Kişi başı CO<sub>2</sub> emisyonunda CO<sub>2</sub> eşdeğeri olarak 2011 yılı toplam sera gazı emisyonunun 1990 yılına göre %124 artış gösterdiği, 1990 yılında kişi başı CO<sub>2</sub> eşdeğer emisyonu 3,42 ton/kişi olarak hesaplanırken, bu değer 2011 yılında 5,71 ton/kişi olarak hesaplandığı belirtilmektedir.



Şekil 12. Kişi başı sera gazı emisyonu 1990-2011 (URL-17).

Otomobillerin atmosfere yaydığı gaz oranının düşürülmesi için motorlu ulaşım araçlarının daha az kullanılmasını teşvik etmek gerekmektedir. Karbon ayak izimizi azaltmak da yine toplu taşıma araçlarının yaygın kullanımı ya da yürümek, bisiklet gibi çevreye zarar vermeyen ulaşım türlerinin kullanılması ile mümkün olabilecektir. Yenilenemeyen enerji kaynaklarının kontrolsüzce tüketimi birçok canlının doğal yaşam alanlarının zarar görmesine ve böylece ekolojik dengenin bozulmasına neden olmaktadır (Babalık, 2005). Yayalaştırma ile motorlu taşıt kullanımının azaltılması ve çevreye en az zararın verilmesi hedeflenmektedir.

Hızla yapılaşan kentlerde açık ve yeşil alan ihtiyacının karşılanmasında da yayalaştırılmış mekanlar büyük önem taşır. Bu alanlara hem daha fazla bitki yerleştirilir, hem de bitkiler için daha uygun yaşam koşulları oluşturulmuş olur. İnsanların yeşil özlemi bir nebze azalırken, kentte yaşayan diğer canlılar için yaşam alanları oluşmuş olur (Çermikli, 2009).

### 1.5.2.2. Ekonomik Faydalar

Yayalaştırılmış alanlarda ve yollarda insanların daha fazla yürümesi ya da bisiklet kullanması ulaşım giderlerinin (yakıt, park ücreti, enerji tüketimi, otoyol giderleri vb.) azalmasını sağlayacaktır. Daha az motorlu araç kullanarak daha fazla hareket eden insanların ruh ve beden sağlıklarının olumlu yönde gelişeceği birçok araştırmacı tarafından paylaşılmaktadır (URL-18). Bu da sağlık giderlerini azalacağı yönünde yorumlanabilir.

Otomobil ile gidilen alışveriş yerlerinde taşınabilirlik yüksek ve kolay olduğundan gereksiz harcamalar kolaylıkla yapılabilmektedir. Yaya olarak yapılan alışverişlerde ise mahalle esnaflarının hatırlanması ve yerel ekonominin canlanması sağlanırken, yaya halde taşıma kapasitesi düşük olacağından öncelikli ihtiyaçların karşılanması sağlanarak, gereksiz tüketim azaltılabilecektir (Beyazıt, 2007).

Yayalaştırılmış alanlar yapılan düzenlemelerle daha estetik ve fonksiyonel hale getirildiklerinden buralarda geçirilen zaman artacağından ekonomik canlanma sağlanacaktır (Çalışkan, 2011).

Ayrıca trafik kazalarının oranındaki düşüş de araç ve kaza giderleri bakımından kazanç sağlayacaktır.

### **1.5.2.3. Sağlık Yönünden Faydalar**

Yayalaştırılmış alanlarda araç trafiği kaynaklı emisyon oranının azalması, havanın daha temiz hale gelmesi, görüntü ve gürültü kirliliğinin azalması, daha fazla bitkisel ögenin alanda yer alması, daha estetik ve ferah bir mekanda hareket etme olasılığı insanlar üzerinde olumlu etkiler bırakmaktadır. İnsanların yürüyerek daha sağlıklı hale gelmeleri ve yayalaştırılmış alanlardaki rekreatif imkanlar ile daha fazla sosyalleşme imkanı bularak, daha tanıdık bir çevrede daha mutlu bir yaşam sürmeleri kaçınılmazdır (Jacobs, 1992; Speck, 2012).

Yürümenin beyin sağlığı ve yeniden yapılanma sürecini olumlu yönde etkilediğini gösteren çok sayıda çalışma bulunmakla birlikte; sosyal ilişkilerin zihinsel egzersizleri yoğunlaştırdığı ve çeşitli olayların ruhsal travmalarını hafifletmeye yardımcı olduğu bilinmektedir (Nelson ve Gilbert, 2005).

### **1.5.2.4. Sosyal ve Kültürel Faydalar**

Güvenlik: Sosyal faydaların başında güvenlik gelmektedir. Jacobs (1992), kentlerde asayiş sağlamanın kent sokaklarının ve kaldırımlarının temel görevi olduğunu belirtmiş; kentlerde kamusal huzuru koruma işinin polis varlığı zorunlu olsa da öncelikle polis tarafından yapılmadığını iddia etmiştir. Kamusal huzuru koruyanların orada yaşayan halkın karmaşık ve neredeyse bilinçsiz olan, gönüllü denetim ve standartlar ağının olduğunu ve

bunun yine halk tarafından uygulandığını paylaşmıştır. Tümünden güvenlikçilere ve polise devredilmiş alanların cehennemden farkı olmadığını ve ilişkilerin tamamen çöktüğü bir yerde güvenliğin milyonlarca polis tarafından dahi sağlanamayacağını aktarmıştır. Halkın çevresini sahiplenmesi, koruması ancak çevresini ve orada yaşayanları tanınmasıyla mümkündür ki bu da ancak yaya faaliyetlerin bu sosyalleşmeye imkan tanınması ile gerçekleşebilir.

Halkın birbirlerini iyi tanıdığı muhitlerde suç oranlarının oldukça düşük olduğu bilinmektedir. Kişisel güvenlik yanında, trafik güvenliği de yayalaştırılmış alanlarda daha yüksektir. Güvenli mekanların varlığı insanları yürümeye teşvik eder (Jacobs, 1992).

Kimlik: Kentin sokakları ve yaya mekanları kent kimliği için son derece önemlidir. Öyle ki; bir kentin sokakları nasılsa kent de öyledir denir. Örneğin kentin sokakları ilginçse kent ilginçtir, güvenliyse kent de güvenlidir, estetikse kent de estetikdir, yürünebiliyorsa kent de yürünebilirdir (Jacobs, 1992). Yürüyerek yapılan gezilerle araç içinde yapılan geziler arasında çok fark bulunmaktadır. Yürüyerek yapılan gezilerde tüm duyularla ortam algılanmakta, hatırlanma ve tanınma oranı artmaktadır. Özellikle tarihi kentlerin algılanabilirliği açısından da önemli olduğundan birçok tarihi kentte turistler için yürüyüş haritaları çıkarılmakta ve mekanda geçirilmek üzere serbest zaman ayrılmaktadır. Ayrıca tarihi merkezlere araç girişinin engellenmesi tarihi dokunun korunması açısından da kritik öneme sahiptir (Beyazıt, 2007).

Engelli Erişimi/Eşit Fayda: Yayalaştırılmış alanlara engelli kişilerin erişiminin daha kolay olmasıdır. Buralarda hareket ekonomik maliyeti olmayan bir ulaşım türünde (yürümek, bisiklet, paten vb.) gerçekleştiğinden herkesin eşit biçimde olanaklardan faydalanması söz konusudur (Beyazıt, 2007).

Güçlü Topluluklar: Kentlilerin birbirlerini tanımaları insan sağlığı ve yaşam kalitesi açısından olmazsa olmazdır. Araçlarından inmiş, yaya olarak yaşama katılan bireyler komşularını, aynı yolu kullandıkları kentlileri, semtlerinde işyeri sahiplerini ve çalışanlarını tanıma imkanı bulurlar. Böylece ortak bir paydada buluşup, kaynaşırlar. Bu kaynaşma karşılıklı sevgi ve güven ortamı içerisinde sorunların daha yapıcı çözümlere kavuşmasını ve çevrenin ihtiyaçlara göre sürekli yenilenmesini sağlar (Jacobs, 1992; Beyazıt, 2007). Yayalaştırılmış bölgelerde birçok kültürden insan bir araya gelebilmekte ve kültürel alışveriş gerçekleşebilmektedir. Bu da toplumsal ilişkilerin gelişmesini ve her açıdan daha sağlıklı topluluklar oluşmasını desteklemektedir.

Farkındalık-Bilinçli Yaşam: Modern kent yaşamının en büyük sorunları bireyin etkin sosyal kuvvetler, tarihsel miras, dışsal kültür ve yaşam tekniği karşısında varoluş özerkliğini ve bireyselliğini koruma amacından kaynaklanır. Metropol ayrımcı bir yaratık olan insandan kırsal yaşamın yaptığından farklı bir bilinçlilik çıkartır. Kırsal alanlarda yaşamın ritmi ve duyuşal zihin hayal gücü çok daha yavaş, çok daha alışılmış (tanıdık) ve çok daha düzgün akar. Duyarlılık ve algı yüksektir. Oysa kent yaşamında yoğunluk, duyarlılığı az ve kişiliğin derinliklerinden uzak olan beyine aktarılmıştır (Şekil 13-14). Duygu yerine beyinle tepki verilmesi hem bireylerin hem de toplulukların sağlığı açısından önemlidir. Yüzeysellik yerine daha derin algı ile yaşayabilmek için zaman zaman ritmin bu netliği sağlayacak ölçüde yavaşlatılması gerekebilir (Simmel, 1996).



Şekil 13. Motorlu taşıtta iken algı (URL-19, 20).



Şekil 14. Yaya iken algı (URL-21, 22).



### 1.5.3. Yayalaştırma Türleri ve Başarılı Örnekler

Yayalaştırma çalışmaları genellikle araç trafiğinin çözülemeyecek hale geldiği zamanlarda ve bölgelerde yapılmaktadır. Ancak son yıllarda kentsel tasarım projelerinde gelecek ihtiyaçların erken öngörüsü ile planlama aşamasında da yaya öncelikli ulaşım politikaları kapsamında yaya öncelikli çözümler planlanmaktadır (Ekler, 2004).

Yayalaştırma çalışmaları, yol ya da farklı amaçlarla kullanılan alanların yaya öncelikli kullanımı için yeniden planlanması ve dönüştürülmesi çalışmalarını içerir.

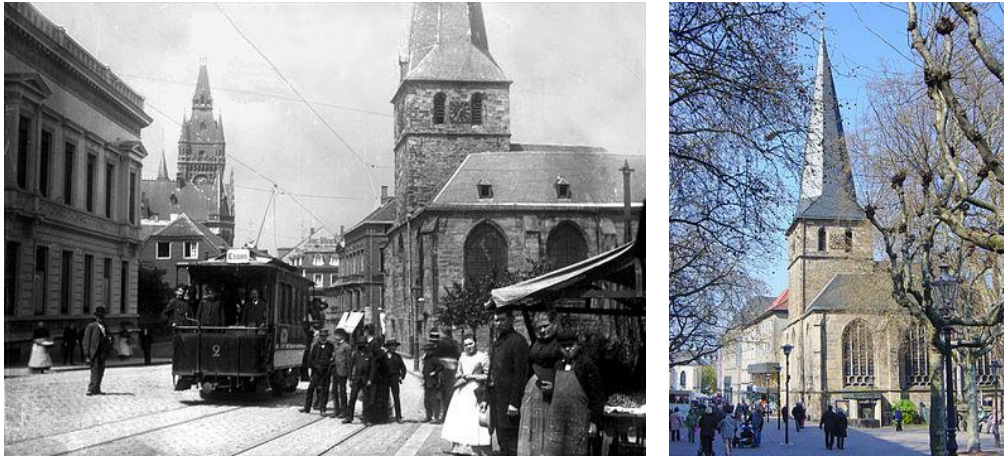
a) Otoyol ya da kent içi yolların dönüştürülmesi (Removing Highways) (URL-23):

- Tam zamanlı yayalaştırma (Tamamen araç trafiğine kapatılarak)
- Kısmi zamanlı yayalaştırma (Belirli zaman aralıklarında taşıt girişini yasaklayarak)
- Trafik hızını yavaşlatarak yayalaştırma (Yaya alanlarını genişleterek-kısmi yayalaştırma, taşıt hızını azaltıcı önlemler olarak)

b) Kullanılmayan farklı nitelikteki mekanların yayaların kullanımı için planlanması (Reclaiming The Derelict) (URL- 24).

İlk Yayalaştırmalar:

Essen (Almanya): Avrupa'daki ilk yayalaştırma çalışması 1926 yılında Essen kentinde yapılmıştır. Kent merkezinde toplam uzunluğu 2.3 km olan Limbecker, Viehofer ve Kettwiger caddeleri ve birçok meydan araç trafiğine tümüyle kapatılmıştır (Şekil 15). İlk etapta satışlarda düşüş görülse de, kısa bir süre sonra önemli artışlar olmuştur. Yollar sabah 10.00'a kadar servis için taşıtlara açık bırakılmıştır (Kuntay, 1994).



Şekil 15. Kettwiger caddesi 1895 ve günümüz (URL-25, 26).



La Haye (Hollanda): Kent merkezindeki üç cadde 1960-1966 yılları arasında yayaların kullanımı için yeniden düzenlenmiştir. Bu alanda sinema, tiyatro, kafeler, restoranlar ve mağazalar bulunduğundan gece kullanımı da yoğun olmuştur. Cadde yalnızca 01.00-11.00 saatlerinde taşıtlara açıktır (Kuntay, 1994).

Kopenhag (Danimarka): Kentin ana caddesi olan Stroget Caddesi ve çevresi 1962 yılında yayalaştırılmış, sonraki yıllarda planlı bir şekilde çalışmalarla yayalaştırılan alan yaklaşık altı kat büyüklüğe ulaşmıştır (Şekil 16). Bu nedenle dünyadaki en başarılı örneklerden biri olmuştur. Kentin tarihi dar sokaklarının taşıt trafiğini kaldıramaz hale gelmesi ve tarihi dokunun zarar görmesi nedenleri ile yayalaştırma kararı alınmıştır. 1970'ten sonra alanda yürüyüş harici aktivitelerin artmasıyla alan canlılık kazanmıştır. Kent merkezini rekreasyon amaçlı kullananların sayısında 4 kat artış olmuştur. Yayalaştırmanın desteklenmesi amacıyla kent merkezinde motorlu taşıt girişlerinde caydırıcı önlemler alınmış, bisiklet park yerleri tasarlanmış ve taşıt sayısını azaltmak için kent merkezindeki otopark alanları kademeli olarak azaltılmıştır (Gehl ve Gemzoe, 2001) (Çermikli, 2009).

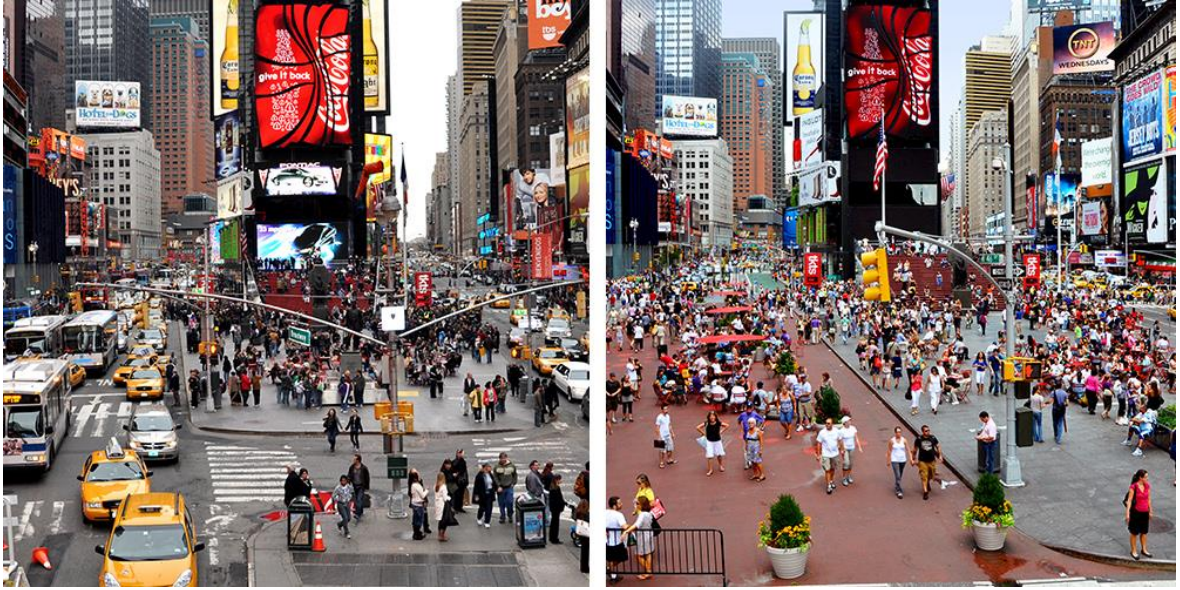


Şekil 16. Stroget caddesinden görünüm (URL-27-29).

### 1.5.3.1. Otoyol veya Kent İçi Yolların Dönüştürülmesi

#### 1.5.3.1.1. Tam Zamanlı Yayalaştırma

Times Square (Manhattan, New York): Varoluşundan bu yana yoğun trafiğin keşiştiği bir yer iken, bugün asfaltın yerini geniş araçsız alışveriş alanlarının aldığı bir yaya dostu meydana dönüşmüştür (Şekil 17, 18) (URL-30). Yayalaştırma çalışmaları işyeri sahiplerinin karşı çıkmalarına rağmen 2009'da başlamıştır. 55 milyon dolarlık bütçesiyle, proje şimdiye kadar ki en büyük meydan düzenlemelerinden biridir (URL-31). Düzleştirilmiş kaldırım tek seviyeli bir satıh sağlarken, yeni oturma bankları ve yayalar için döşeme yüzeyi sunulmaktadır (URL-32). New York'un popüler turist çekim merkezlerinden biri olan Times Meydanı aynı zamanda dünyanın kalbi, eğlence endüstrisinin ana merkezi olarak anılmakta ve yıllık 50 milyon ziyaretçiye ev sahipliği yapmaktadır. Yayalaştırmanın 2016 yılı içinde tamamlanması öngörülmektedir (URL-30).



Şekil 17. Times square yayalaştırılmadan önce ve sonra (URL-32).





Şekil 18. Times square gece görünümü (URL-33).

İstiklal Caddesi (İstanbul, Türkiye): İstanbul'un ve Türkiye'nin en önemli kentsel kamusal alanıdır. 19. yüzyılın sonlarında ve özellikle 20. yüzyılın ilk çeyreğinde Cadde çok sayıda dilin konuşulduğu, Osmanlılarda var olan bütün etnik toplulukların, pek çok ulustan Levantenin ya da yabancıların yaşadığı, gezdiği, eğlendiği, alışveriş yaptığı son derece kozmopolit bir yerdi. Cumhuriyetin ilanından sonra geçen zaman içinde şartların ve politikaların değişmesiyle Cadde nüfus kaybına uğradı ve gidenlerden boşalan yerlere aynı zanaatlar, beceriler, ilgi alanları ikame edilemedi. İstiklal Caddesi yeni bir kimlik kazanamadı, tersine eski kimliği dejenere oldu, kültürel dokusu zarar gördü. 1950'den sonra başlayan kente yoğun göçlerden de nasibini alan Cadde, 1990 yılında Beyoğlu'nda turizmi geliştirmek ve alanın tekrar canlanmasını sağlamak amacı ile yayalaştırılmıştır. Mimari değer taşıyan eski şık binalar onarıldı, ön cepheleri temizlendi. Yan sokakların hiç değilse caddeye açılan kesimleri çoğunlukla trafiğe kapatıldı, zemin taşları yenilendi, her kesimden insanın gidebileceği birçok sosyal mekan açıldı.

İstanbul'a gelen yerli ve yabancı ziyaretçilerin olmazsa olmaz ziyaret mekanı olan İstiklal Caddesi sabaha karşı sayılabilecek saatler dışında hemen hemen günün her saatinde kalabalıktır. Dünyaca ünlü markalardan ucuz giysi satan pasajlara kadar cadde bugün alışveriş bakımından büyük imkanlar sunmaktadır. Diğer hizmetler; her türlü damağa ve bütçeye hitap eden çabuk yemek (fastfood) büfelerinden, küresel lokanta zincirlerine, balık lokantaları, muhallebiciler, tatlıcılar ve börekçiler gibi geleneksel tatlara uzanan lokantalardan oluşmaktadır. Gece etkinlikleri için de oldukça imkan sunmaktadır. Ayrıca,

tiyatro, sinema, kitabevleri ve sanat galerileri gibi birçok kültür merkezine ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 19) (URL-34).



Şekil 19. İstiklal caddesi (URL-35, 36).

#### 1.5.3.1.2. Kısmi Zamanlı Yayalaştırma

Oxford Caddesi (Londra, İngiltere): Avrupa'nın en büyük ve en yoğun alışveriş caddesidir. Günlük yarım milyon ziyaretçisi olup, caddede 300'ün üzerinde mağaza bulunmaktadır. Aslında Romen yolu olan cadde 18. Yüzyılda yerleşim yeri iken 19. yüzyılın sonlarında ticaret ve perakende satış merkezine dönüşmüştür (Şekil 20). Büyük mağazalar 20. Yüzyılın başlarında açılmaya başlanmıştır (Şekil 21). Caddenin yoğun kullanımı nedeni ile zamanla güvenlik ve kirlilik sorunu oluşmaya başladığından iş günleri ve cumartesileri özel araç girişine izin verilmemektedir (Şekil 22). Noel'den önceki Cumartesi günü ise Çok Önemli Yayalar Günü (Very Important Pedestrians Day) olarak adlandırılıp, alışveriş için trafiğe tamamen kapatılmaktadır (Şekil 23). Noel kutlamalarında ışıkların kapatılıp açılması cadde ile özdeşleşmiş önemli bir ritüeldir (Şekil 24) (URL-37).



Şekil 20. Oxford caddesi 1890 (URL-38).



Şekil 21. Oxford caddesi 1987 (URL-37).





Şekil 22. Hafta içi görünümü (URL-39).



Şekil 23. Oxford caddesinin araç trafiğine kapalı günü (URL-40).



Şekil 24. Noel ışıkları (URL-41).

Reforma Caddesi (Mexico City, Canada): 1860'ta Avrupa'da daha önce yapılmış olan Ringstrasse (Viyana) ve Champs-Élysées (Paris) caddelerinden esinlenilerek tasarlanmıştır. Günümüzde yüksek binaların, kamusal sanat etkinliklerinin, işyerlerinin olduğu, kutlamaların ve protestoların yapıldığı önemli bir ticari merkez konumdadır. Mexico City yönetiminin 2003'ten beri caddenin ve kaldırımların temizliği, ışıklandırması, estetik görünümü gibi birçok özellik bakımından yenilenmesi konusunda bir program yürütmektedir. Ağaçlarla vurgulanmış cadde üzerinde anıtlar, heykeller, değişik yapıda objeler bulunmaktadır. Bu kadar önemli bir cadde Pazar günleri motorlu araç trafiğine kapatılmakta ve insanlara çeşitli aktiviteler için açık kamusal alan olarak kullanılmaktadır (Şekil 25) (URL-42).





Şekil 25. Reforma caddesinden görünüm (URL-42).

#### 1.5.3.1.3. Trafik Hızını Yavaşlatarak Yayalaştırma

Las Ramblas Caddesi (Barselona, İspanya): Barselona'nın en önemli ve en yoğun yaya merkezli caddesidir. Geçmişte nehir yatağı olup Ortaçağ'da sur ile sınırlandırılmıştır. 15. yüzyılda surların yıkılmasıyla kullanım özellikleri değişmeye başlamıştır. Cadde 18. yüzyılda yaya mekanı olarak tasarlanmaya başlanmış ve 1856 yılında eski şehir surlarının dönüşümü ile bugünkü halini almıştır. Yaklaşık 1.5 km uzunluğundaki cadde üç dizi yaya odaklı cadde ve bulvardan oluşmaktadır. Yayaalara sağladığı geniş oturma alanları bitkilendirmesi ile başarılı yaya mekanlarına örnektir. Caddede çok sayıda yeme içme yerleri, marketler, dükkanlar ve kültürel kurumlar bulunmaktadır. Sıralı bir şekilde dizilmiş ağaçlar iki yanında bulunan taşıt yolu ile yaya yolunu ayırmaktadır (Şekil 26). Araçlar için dar şeritler bırakılmış olup, kavşaklarda yaya öncelikli düzenlemeler dikkat çekmektedir. Farklı bir çok aktivite imkanı ile 24 saat yoğun ve ilgi çekici bir özelliğindedir.

Las Ramblas'ın başarılı bir kentsel kamusal mekan olmasında erişilebilirliğin katkısı büyüktür. Merkezi kullanım alanları birbirleri ile kolay erişilebilir şekilde kurgulanmıştır.



Alana birçok yaya girişinin bulunması ve yaya erişiminin raylı sistem ile desteklenmesi tercih edilebilirliğini artırmakta ve alanı örnek bir yaya mekanı yapmaktadır (Şekil 27). Estetik birçok heykel, çeşme, su elemanları ve çeşitli plastik objeler ile alan daha da ilgi çekici hale getirilmiş, Barselona kentine karakteristik bir kimlik kazandırmıştır (Çalışkan, 2011).

Alanda geleneksel ticaret, özelleşmiş işportacılık, büfeler, döviz büroları, kafe-barlar, festivaller, sokak gösterileri gibi birçok etkinlik görülmektedir. Çok sayıda müze ve kültürel etkinlik de turistleri ve yerli halkı alana çekmektedir (Şekil 28, 29).



Şekil 26. Las Ramblas üstten görünüm (URL-43).



Şekil 27. Yaya alanından metroya geçiş kolaylığı (URL-44).



Şekil 28. Geniş yaya alanları ve dükkanlar (URL-45).



Şekil 29. Sosyal ve kültürel etkinlikler (URL-46, 47 ).

Park East Corridor (Milwaukee, Wisconsin): 1960'larda Milwaukee şehrinin tamamen bir otopan ile çevrili olacağına dair bir proje çizilmişti (Şekil 30, 31). 1970'lerde proje, mahallelere zarar veriyor gerekçesi ile itirazlar almaya başlamıştır. Çevresindeki alanların değerini düşürdüğünün ve bitişik parsel gelişimlerini kısıtladığının tespit edilmesi üzerine projenin durdurulmasına karar verildi. 1999'da Wisconsin Eyaleti, Milwaukee Yerel Yönetimi ve Milwaukee Şehri birlikte otopanın ortadan kaldırılması gerektiğine karar verdiler. Daha sonra Riverwalk projesinin geliştirilmesiyle 2002 yılında yıkıma başlanmıştır (Şekil 32, 33). Eski otopan, bir yol ve mevcut-yeni yapılmış cadde sistemlerine bağlanan altı şeritli bulvar ile yer değiştirmiştir. Yeni blok konumlanması ile yaklaşık 100 dönümlük bir arazi yeniden gelişime açık hale getirilmiştir (URL-48).

Alanda birçok sayıda lokanta, kafe, kulüp, müze ve otel bulunmaktadır. Nehir turu ve nehrin iki tarafından yürüme imkanı alanı daha da çekici hale getirmektedir (Şekil 34, 35) (URL-49).

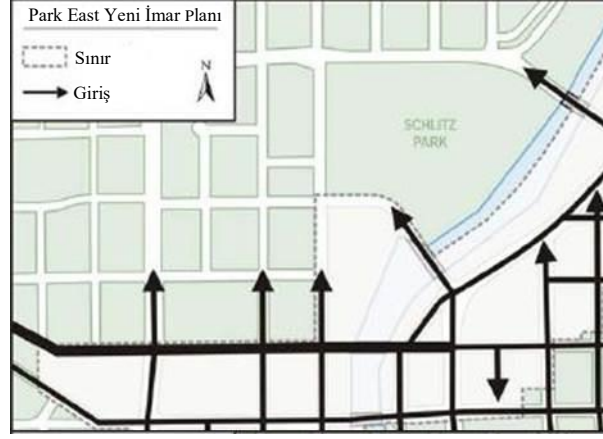


Şekil 30. Park East otobanı (URL-50).



Şekil 31. İlk planda otoyol sıkışıklığı birkaç ara sokağa yönlendirilerek oluşturulmuştur (URL-51).

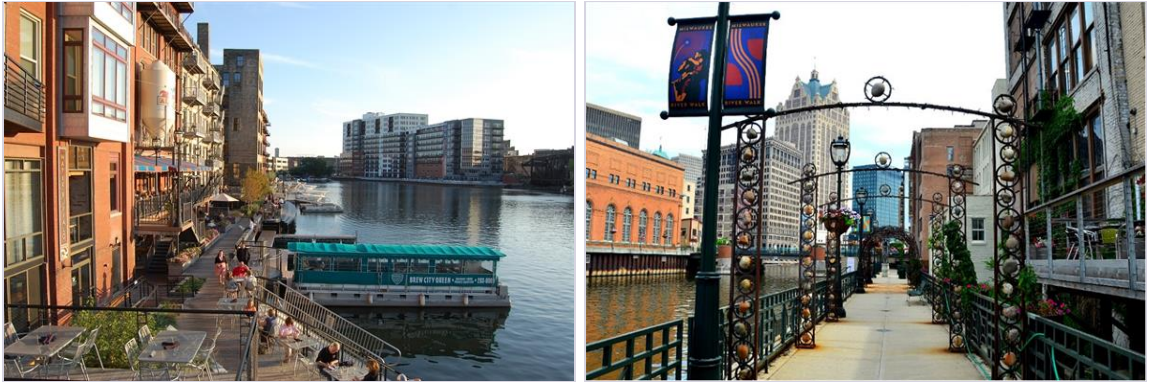




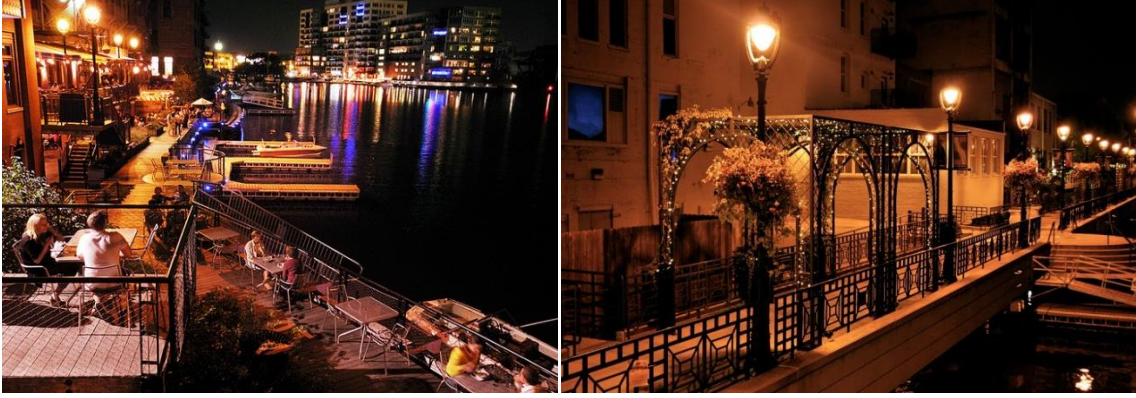
Şekil 32. Yenilenmiş sistem, trafiği birçok sokağa dağıtmaktadır (URL-51).



Şekil 33. Riverwalk projesi (URL-52).



Şekil 34. Yürüyüş ve oturma alanları (URL-53).



Şekil 35. Parkın gece kullanımı (URL-54, 55)

### 1.5.3.2. Kullanılmayan Farklı Nitelikteki Alanların Dönüştürülmesi

High Line (New York, Amerika): 1930'lu yılların başında New York Merkez Demiryolları tarafından cadde seviyesindeki tren kazalarını önleme amacıyla bölgedeki endüstriyel depolara hizmet için yerden yükseltilmiş demiryolu inşa etmeye karar vermesiyle High Line projesi hayata geçirildi (Şekil 36). Ancak zamanla yapılan yeni otoyollar ve tırlar bu sistemin işlevini yitirmesine neden oldu. 1970 yılında Bank Caddesi'ne kadarki kısmı kapanan tren hattının kalan kısmı da 1980 yılında kapandı. O dönemden beri bu hat üzerinde çimen, ot, çiçek ve ağaçlardan oluşan kendine has bir ekolojik sistem oluşmuş oldu (Şekil 37). High Line tren hattının o zamanlardaki sahibi Conrail bu yapıyı Peter Obletz'e sattı. Peter Obletz'in 1970'li yılların sonunda bu tren yolunu yerel bir toplu taşıma hattına çevirme arzusu gerçekleşmedi ise de; bu sayede High Line'nin yıkılmadan günümüze kadar gelmesi sağlanmış oldu (URL-56).

1990'lı yıllarda bölge sakinlerinin, şehir planlamacılarının ve mimarların bir araya gelmesiyle bu mevcut kalıntıların nasıl değerlendirilmesi gerektiği konusunda tartışmalar başladı. 1999 yılında High Line Dostları (Friends of the High Line) adında High Line bölgesini yeniden restore edip yeşillendirilmiş bir park alanının halkın hizmetine sunulması amacıyla bir sivil toplum kuruluşu oluşturuldu. O dönemki New York City belediye başkanı bu projeye sıcak bakmadıysa ve görevden ayrılmadan önce bu tren yolunun yıkılması için kararnameye imza attıysa da bir sonraki belediye başkanı bu projeye çok olumlu yaklaştı. 2004 yılında "Friends of the High Line" şehir belediyesinden gerekli onayları ve maddi desteği aldı. Tasarım ve inşaatına Nisan 2006'da başlanan projenin ilk kısmı Haziran 2009'da, 2. Kısmı Haziran 2011'de tamamlanmış ve aynı tarihlerde



kullanıma açılmıştır. New York Şehir Planlama Komisyonu tren bakım istasyonunun imar planında bir değişikliği onayladı ve çığır açan düzenleme Eylül 2012’de kutlandı. Eylül 2014’te High Line’ın 3. ve en kuzeydeki kısmı tamamlandı (Şekil 38). High Line Dostları yapının tamamının başarılı bir şekilde savunulmasını kutluyorlar (URL-56).

2.3 km uzunluğundaki High Line içerisinde çok sayıda oturma ve dinlenme birimleri ile 40 kişilik bir yemek yeme yeri bulunmaktadır (Şekil 39). Yürüyüş, ulaşım, dinlenme, güneşlenme, kitap okuma ve müzik dinleme gibi birçok faaliyetin yapılabildiği bir mekandır. Bitkisel materyal seçiminde yerli, kurağa dayanıklı fazla bakım istemeyen türler seçilmiştir. Bu alanlarda birçok canlı için yaşam alanı oluşturacak ekosistem şartları sağlanmaya çalışılmıştır (Şekil 40) (URL-56).



Şekil 36. High Line, 1934 (URL-57, 58).



Şekil 37. High Line’ın düzenlenmeden önceki atıl durumu (URL-59, 60)





Şekil 38. Etap projesi ve üstten görünüm (URL-61, 62)



Şekil 39. Yürüyüş, oturma, dinlenme ve güneşlenme imkanları (URL-56, 63).

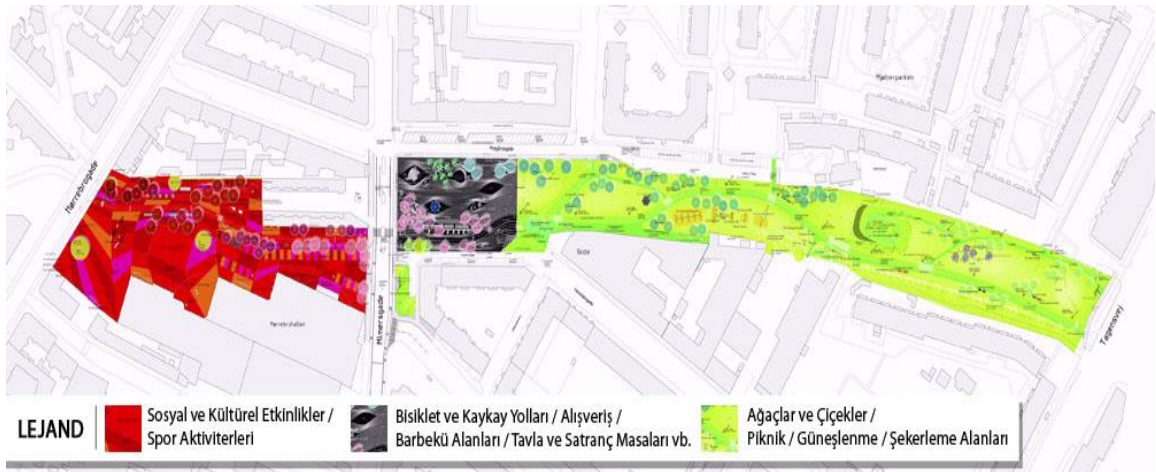




Şekil 40. High Line'in zengin bitki örtüsü (URL-64, 65).

Superkilen Park (Kopenhag): Resmi olarak 2012 yılında açılan kamusal bir parktır. Orada yaşayan halkın asıl ülkelerini sembolize eden objelerin kullanılmasıyla çeşitliliğin desteklenmesi amaçlanmıştır. Alana küresel bir kimlik kazandırarak ve orda yaşayanları birleştirerek alanın yenilenmesi sağlanmıştır. Park üç bölümden oluşmaktadır (URL-66):

1. Kırmızı Alan: Sosyal, kültürel etkinlikler, spor aktiviteleri
2. Siyah Alan: Bisiklet, kayak yolları, alışveriş, barbekü alanları, tavla ve satranç masaları vb.
3. Yeşil Alan: Ağaçlar, çiçekler, piknik, güneşlenme ve şekerleme alanları (Şekil 41, 42).



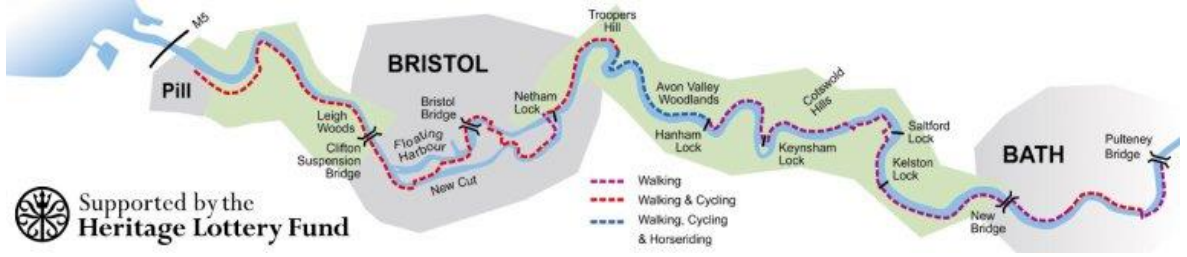
Şekil 41. Superkilen park planı (URL-67).





Şekil 42. Superkilen parkının üstten görünümü (URL-66).

Bristol ve Bath Demiryolu Patikası (İngiltere): Bristol ve Bath şehirleri arasında trafik dışı yol güzergahıdır. 1960'ların sonunda yolcu trafiğine kapanan eski Midland demiryolu yatağının üzerine kurulmuştur. 1979 ve 1986 yılları arasındaki çalışmalar ile demiryolu Demiryolu Patikası'na (Railway Path) dönüştürülmüştür (Şekil 43). Meraklı ziyaretçileri için tarihi bir kaynak niteliğinde olan eski istasyonların bazıları hala popüler durak noktalarıdır. 24 km uzunluğundaki rotayürüyüş yapanlar, bisiklet kullanıcıları ve engelliler için açılmıştır. İçinde bulunan koridorda kullanımlar; serbest gezinti yolları, yaban hayatı alanı ve işyerleri ile evleri birbirine bağlayan yollar şeklindedir (Şekil 44). Yürüyüşün ve bisikletin bir ulaşım aracı olarak değerlendirilmesi ve teşviki nedeniyle önemli bir projedir (URL-68).



Şekil 43. Bristol-Bath demiryolu patikası planı (URL-69).



Şekil 44. Bristol-Bath demiryolu patikası eski istasyonlar-yeni durak yerleri (URL-70-73).

#### 1.5.4. Yayalaştırılmada Başarı Kriterleri

Yayalaştırılacak alanın öncelikle kapsamlı bir alan analizi yapılmalıdır. Alana ait fiziksel, ekonomik ve iklimsel özellikler, kullanıcı nüfusun sosyal ve kültürel yapısı, alanın ulaşım sistemi içindeki yeri ve sunduğu hizmetler titizlikle belirlendikten sonra planlama aşamasına geçilmelidir (Demir, 2008).

Yayalara yönelik geliştirilen ulaşım politikaları bütüncül planlama anlayışı ile birlikte değerlendirilmelidir. Yaya ulaşım planları toplu taşıma ve arazi kullanım politikalarından soyutlandırılmadan, bir bütün halinde tasarlanmalıdır (Üstündağ, 2002) (Çalışkan, 2011). Bu aşamada oluşturulacak yaya alanının tüm kullanıcıların katılımının sağlanması ve bu amaçla görüşlerinin alınması önemlidir. Karar verilen planların ise etaplama ve uygulama çalışmaları ile ilgili süreçlerin iyi yönetilmesi gerekmektedir (Çalışkan, 2011).

Yaya yolu planlamalarında uzaklık, güvenlik, rahatlık, erişilebilirlik, bağlanabilirlik ve ulaşma isteği tasarıma ilişkin en önemli ölçütler olarak sıralanabilir. Yayalaştırılacak alana ve bu alandan gidilecek başka yerlere ulaşım sorunu çözümlenmiş, yeterli otopark alanı ayrılmış olmalıdır. Alana ve hizmetlere engelli erişiminin tam anlamıyla sağlanması, fırsat eşitliği ve sosyal yapının güçlenmesi bağlamında gerekli ve önemlidir. Yeme-içme, alışveriş, sosyal ve kültürel etkinlik alanlarının varlığı hem yürüyüşü zevkli hale getirecek hem de alanda geçirilen zamanın kalitesini artıracaktır (Demir, 2008).

Yayalaştırılmış alan çeşitlilik ilkesi ile tasarlanmalı farklı kullanıcıların farklı istek ve ihtiyaçlarına cevap verecek etkinlikleri karşılamalıdır. Bunun yanında ekonomik açıdan da halkın karşılayabileceği imkan ve hizmetleri sunması gerekmektedir (Litman, 2002) (Okulu, 2007).

Tarihi dokunun korunmuş olması, uygun zemin kaplamaları, bütünlük cephe görünüşleri, aydınlatma elemanları, yeterli ve uygun kent donatıları mekan kalitesini artıran özelliklerdendir. Kitle-boşluk dengesi yaya alanlarının ferah ve mutlu hissetmeleri için sağlanmalıdır. Mevsimsel değişikliklere göre mekan çeşitliliği ve gece kullanımının olması yine tercih edilme oranını artırmaktadır (Demir, 2008; Çermikli, 2009).

Kullanım çeşitliliği önemlidir çünkü sınırlı sayıda ya da tek bir işleve cevap veren alanlar, bu işlevin kullanılmadığı zamanlarda ölü mekanlar haline alırlar. Bu da yaya alanlarının alana olan ilgisinin azalmasına neden olur. Örneğin işyerlerinin ağırlıkta olduğu bir yerde gece kullanımı azalırken, eğlence mekanlarının olduğu yerlerde gündüz kullanımı düşük olur (Moughtin, 1992) (Önder ve Aklanoğlu, 2002).

Barlas'a (2005) göre sokak iki boyutlu olmanın ötesinde üç boyutlu algılanabilir bir mekandır ve sadece yüzeyi ile değil onu oluşturan çevresel elemanlar ve bunlara erişimi sağlayan ara mekanlar ile değerlendirilmelidir. Bunun için yaya hareketine imkan veren, sokak içerisinde erişimi kısıtlamayacak çözümler üretilmelidir (Çalışkan, 2006).



Planlama başarısı büyük ölçüde alanın yürünebilir olması ile ilgilidir. Bacon'a (1967) göre tasarım, kurgulanan mekan içinde hareket etmek için kas gücü harcamaya ve bunun için heyecan duymaya teşvik etmelidir (Özer, 2006). İnsanlar alanı ne kadar kullanırlarsa, orada geçirdikleri zaman aralıklarında ne kadar artış görülürse planlama da amacına o derece ulaşmış sayılır. Speck (2014), Yürünebilir Şehir (Walkable City) adlı kitabında yürünebilirliğin dört temel özelliği sağlaması gerektiği üzerinde durmaktadır:

1. Faydalı Yürüyüş (Useful Walk): Otomobiller bizlere hizmet eden araçlar iken insanlara hakim konuma gelmişlerdir. Son altmış yıldır kentlerin şekillenmesinde baskın faktör otomobillerdir. Otomobillerin gerçek yerlerine geri gönderilmesi (otomobil bağımlılığından kurtulma) kentlerin yayalar için geri kazanılmasında (ıslah edilmesinde) hayati öneme sahiptir.

İnsanların yürümeyi tercih etmeleri için yürüyüşün onlara birden çok fırsat ve olanak sunması gerekir. Planlamalarda başarı, karma kullanımların sunulması ya da daha doğru bir ifadeyle her bir etkinliğin yürüme mesafesinde konumlandırılmasıyla aktivite dengesinin sağlanması sonucu elde edilmektedir. İstisnalar olsa da, birçok kent merkezi dengesiz kullanım imkanlarına sahiptir ve bunlar maalesef yalnızca konutsal ihtiyaçların sağlanması yolu ile giderilmeye çalışılmaktadır.

Yürüyüşün tercih edilmesinde alan içi akıcılık kadar alana ulaşım için kullanılan trafiğin de sorunsuz işlemesi gereklidir. Aksi halde yine yürüyüş ertelenebilir ya da hiç gerçekleşmeyebilir.

2. Güvenli Yürüyüş (Safe Walk): Yürüyüşün (yayalar için) güvenli olması için gerekli şartlar sağlanmalıdır. Yeterince geniş kaldırımlar, hızı yavaşlatılmış araç trafiği, yeterli aydınlatma elemanları, araç yolları ile az kesişme, işletmelerin birbirine yakınlığı, uygun zemin kaplama elemanları, uyarı ve yönlendirme levhalarının varlığı, dinlenme ve çeşitli ihtiyaçların karşılanması gibi faktörler yayaların kendilerini güvende hissetmelerini ve alanı daha çok kullanmalarını sağlar.

Yürünebilir kentler aynı zamanda bisiklet sürülebilir kentlerdir çünkü yayaların korunduğu alanlarda daha rahat sürüş olmakta ve bisiklet kullanımı otomobil ihtiyacını azaltmaktadır.

3. Konforlu Yürüyüş (Comfortable Walk): İnsanlar açık kamusal alanlardan ve muazzam dış mekanlardan hoşlanırlar ancak ayrıca çevrelenmiş ve sınırları belli alanlardan da hem hoşlanırlar hem de buna ihtiyaç duyarlar. Kamusal alanlar onları çevreleyen dokuya –beton ya da yeşil, otoparklar ya da parklar, korunmuş tarihi yapı ya da kimliksiz

binalar vb.- göre iyi ya da kötü olarak nitelendirilirler. Bu sebeple sınırları belli ve konforlu alanlar her zaman tercih edilenler olacaktır.

Alandaki ağaç varlığı da çoğu kişi tarafından ikincil önemde kabul edilse de yürüyüş için vazgeçilmez bir gereksinimdir. Temiz hava ve yeşil etkisi insanlar üzerinde olumlu etkiler bırakmakta ve insanları alana davet etmektedir.

4. İlgi Çekici Yürüyüş (Interesting Walk): İnsanlar her zaman ilgilerini çekecek şeyleri görmeyi ve deneyimlemeyi isterler. Bu nedenle ne kadar güvenli, konforlu ve faydalı olursa olsun yürüyüş ilgi çekici değilse yine araç kullanmayı tercih edebilirler. Yaşayan sokak görünümünün üç ana düşmanı vardır: otoparklar, eczaneler ve ünlü mimarlar. Hepsinin yaptığı duvarları anlamsızlaştırmak, aynı şeyleri tekrarlamak ve yayaların eğlenme ihtiyaçlarını yok saymaktır. Özgün dükkanlar, şık ve ferah cepheler, güzel kokular, nitelikli yeşil alan varlığı, çeşitlilik, kapasite oranında yaya yoğunluğu (tanıdıklarla veya ünlülerle karşılaşma olasılığı) ve iyi bağlantılar (direkt ulaşım) yürüyüşü ilgi çekici hale getirir.

## 2. YAPILAN ÇALIŞMALAR

### 2.1. Materyal

#### 2.1.1. Çalışma Alanı

Çalışma alanı olarak Trabzon'un (Şekil 45) en yoğun ve en önemli caddesi olan Kahramanmaraş Caddesi'nin (Şekil 45) Gazipaşa ve Cumhuriyet Caddeleri ile kesiştiği yerler (Şekil 46-49) arasındaki 370 metrelik kısmı seçilmiştir. Genişliği 16 metre olan caddenin kaldırım genişlikleri en fazla 5 metre olmak üzere değişmektedir. Caddenin bu bölümü kentin kalbi sayılabilecek nitelikte birçok imkana sahiptir (Bu çalışmada 'cadde' ile kast edilen lokasyon, caddenin çalışma alanı olarak belirlenmiş kısmıdır).

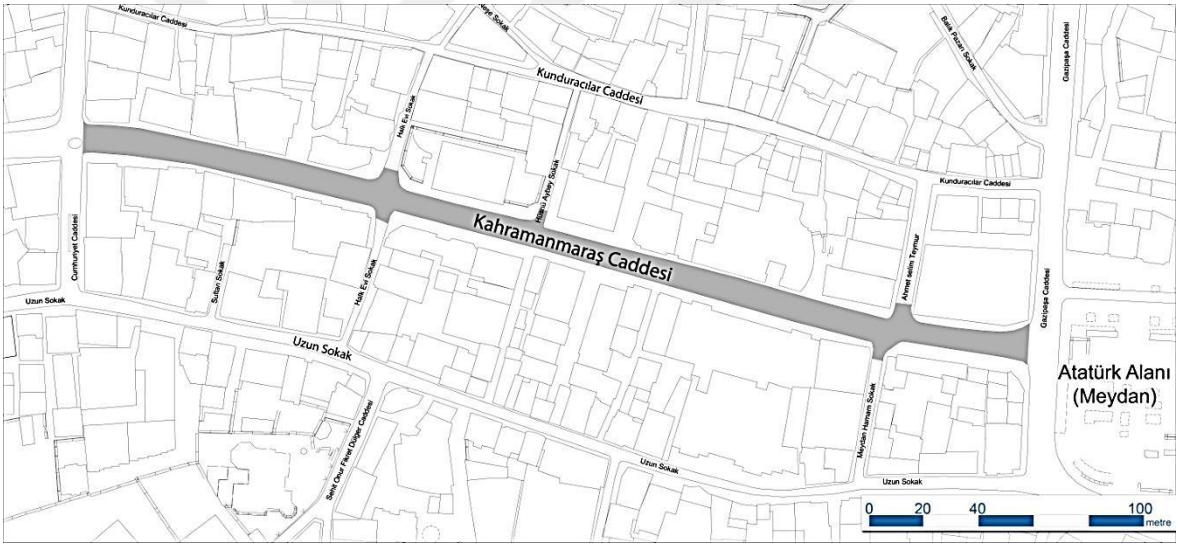
Cadde üzerinde toplamda 15 adet banka ve finans kuruluşu bulunduğundan 'bankalar caddesi' olarak da anılmaktadır. Bunların dışında cadde üzerinde ve binaların üst katlarında birçok yeme-içme yeri, mobil dükkanlar, iş merkezleri, kentin en büyük oteli, döviz büroları, ev tekstil ürünleri, kozmetik ürün ve dayanıklı tüketim malzemesi satış yerleri, çarşılar, eğitim birimleri ve çiçekçiler bulunmaktadır (Şekil 50). Cadde daha önceden yayalaştırılmış güneyde Uzun Sokak ve kuzeyde Kunduracılar Caddelerine ara geçişlerle bağlantılıdır. Gazipaşa Caddesi ile sınırlanmış taraftan ise kentin tarihi meydanı Atatürk Alanı'na ulaşılmaktadır.



Şekil 45. Türkiye'de Trabzon'un konumu (URL-74).



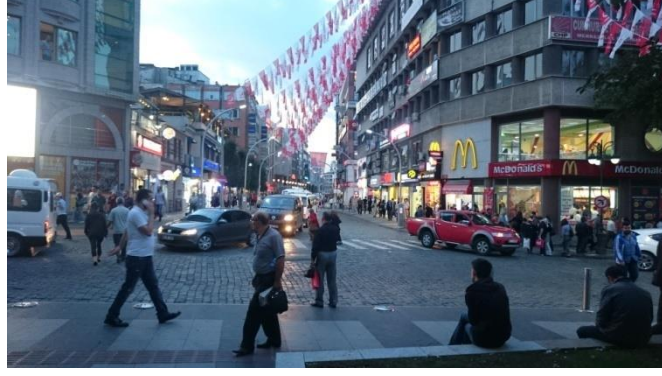
Şekil 46. Çalışma alanı (URL-75) (Uyarlanmıştır).



Şekil 47. Çalışma alanı ve yakın çevresinin cadde ve sokakları



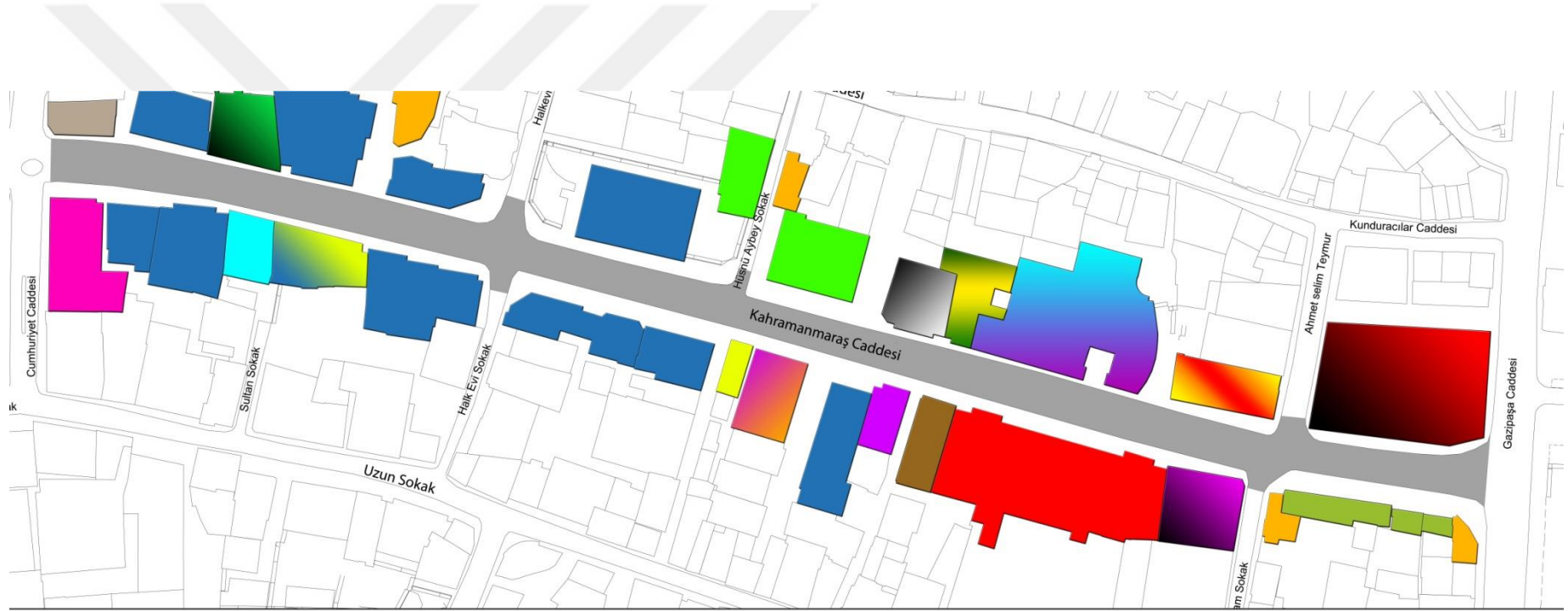
Şekil 48. Cumhuriyet caddesi ile kesişme



Şekil 49. Gazipaşa caddesi ile kesişme, Atatürk alanından görünüm







LEJAND

Antikacı	Banka	Züccaciye	Banka / Eğitim	Mobil Mağaza / Gıda	Döviz Bürosu / Mobil Mağaza / Gözlük - Saat / Gıda
Gıda	Kozmetik	Müze	Ev Tekstili	Döviz Bürosu / Bilet Satış	Mobil Mağaza / Büfe / Banka / Gıda
Otel	Mobil Mağaza	Mobil Mağaza / Bar / Restoran / Büfe / Gıda	Banka / Züccaciye / Ev Tekstili	Gözlük - Saat / Bilet Satış	Mobil Mağaza / Gıda / Av Malzemeleri / Züccaciye / Bilet Satış
				Gıda / Mobil Mağaza / Bilet Satış	Beyaz Eşya / Çiçekçi / Mobil Mağaza / Müzik Market / Gözlük - Saat

Şekil 50. İş yerleri haritası (Uyarlanmıştır).

Cadde önceleri çift yönlü araç trafiğine açık iken 2010 yılında tek yönlü (batıdan doğuya) olarak düzenlenmiş ve üzerinde 6 adet dolmuş durağı (Fatih, Erdoğan Cami Yanı, Çatak, Kuruçeşme, Çamlık ve Yenimahalle güzergahları) konumlandırılmıştır. Dolmuş ve özel araç geçişine izin verilmekte ve trafiğe kapalı ara geçişlerle kapalı otoparklara ulaşılmaktadır. Diğer birçok güzergaha giden otobüs ve dolmuş duraklarına ulaşım için de caddenin kullanılması gerekmektedir.

Cadde üzerinde 3 tanesi Kuzey, 15 tanesi Güney kaldırımında olmak üzere 18 adet Gürgen ağacı, Garanti Bankasının önünde 1 adet Kurtbağrı bulunmaktadır. Güney kaldırıma bitişik Ziraat Bankasının bahçesinde de sedirler ve palmyeler bulunmaktadır.

Cadde üzerindeki en eski binalar Ziraat Bankası ve eski Merkez Bankası binalarıdır (Şekil 51). Ziraat Bankası binası 1950 yılında yapılmıştır. Eski Merkez Bankası binası da 1950'lerde yapılmış olup, değişik amaçlarla kullanılmıştır (Düzenli, 2009). Şu anda binanın 'Kent Müzesi' olarak kullanılmak üzere tadilatı devam etmektedir.



Şekil 51. Ziraat bankası ve eski merkez bankası binaları (URL-76).

### 2.1.2. Çalışma Alanının Tarihi

Trabzon kentinin tarihi çok eski yıllara dayandırılmakta ancak kuruluş zamanı ile ilgili 2 rivayet bulunmaktadır. İlki MÖ VII. yüzyılda Miletoslu kolonilerce (Yurt,1984), ikincisi de MÖ 700'lü yıllarda Kimmerler'in bölgeye yerleşmeye başlamalarıyla kurulduğu şeklindedir (Trabzon, 2006).Liman kenti olması tarihin her döneminde önemli bir merkez olmasında etkilidir. Himayesinde bulunduğu toplulukların yaşam tarzı ve konumlarına göre zaman içinde önemli ticari, askeri ve dini merkez olarak anılmıştır.

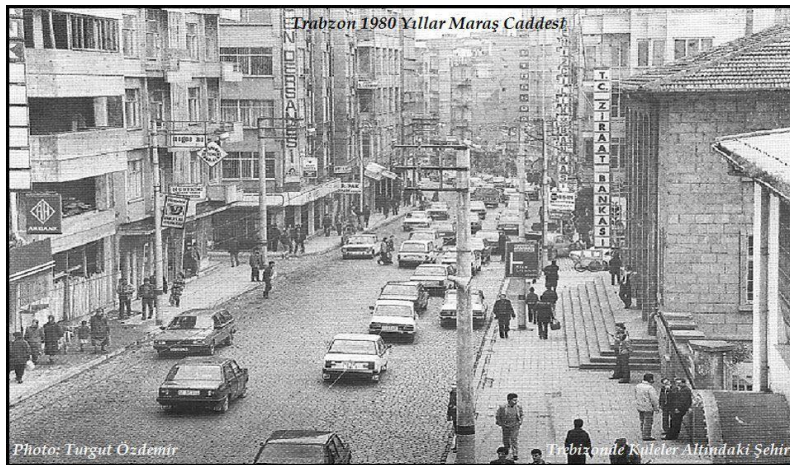
Kentin doğu-batı yönünde uzanan üç ana caddesi bulunmaktadır. En eskisi Mumhaneönü'nden merkeze ulaşan Kunduracılar Caddesi, ikincisi ise Kavak Meydanı'ndan Meydan'a ulaşan Uzun Sokak'tır. Kahramanmaraş Caddesi ise şimdiki Atatürk Alanı (Meydan)'nı Kalekapı'ya ve oradan da Ayasofya'ya bağlayan caddedir (Şimşek, 1993).

Kahramanmaraş Caddesi Rus işgali döneminde (1916-1917) açılmıştır. Bu dönem içerisinde Rusların şehir içerisinde askeri amaçlı yol ve istihkam çalışmaları için planlar oluşturdukları bilinmektedir. Bu planlar içerisinde en önemli istikamet Meydan'dan Ayasofya'ya uzanan Orta Cadde'dir (Çiçek, 2011). Milli Mücadele döneminde cadde Kahramanmaraş adını almıştır. Bu cadde, Trabzon'un en geniş ve en muntazam caddesidir (Çapa, 2004; Çiçek,2004).

Trabzon'un kayıtlarda bulunan ilk imar planı Fransız şehir uzmanı J. H. Lambert'e yaptırılmıştır. Lambert'in 1938'de hazırladığı imar planının esaslarını anlatan raporun ilk maddesi 'yollar' başlıklı bölümdür. Lambert raporunun bu bölümünde Kahramanmaraş Caddesi'nin şehrin belkemiği sayıldığını belirterek, büyük gayretlerin bu caddenin ıslahı üzerine kurulacağını paylaşmıştır (Trabzon, 1939).

Kahramanmaraş Caddesi 1930'lu yıllarda toprak bir zemine sahip iken, 1950 ve sonrasında kaba yontu kesim Trabzon taşı ile Arnavut kaldırımı şeklinde döşenmiş ve günümüze dek bu doku korunmuştur. Kaldırımlar önceleri beton olarak ayrılmış ve 2007-2008 yılında beton parke ile döşenmiştir (Doğan, 2009).

Caddenin 1970 ve 1980'li yıllardaki görünümüne Şekil 52 ve 53'te yer verilmiştir.



Şekil 52. Kahramanmaraş caddesi 1980'li yıllar (M. Reşat Sümerkan arşivi).



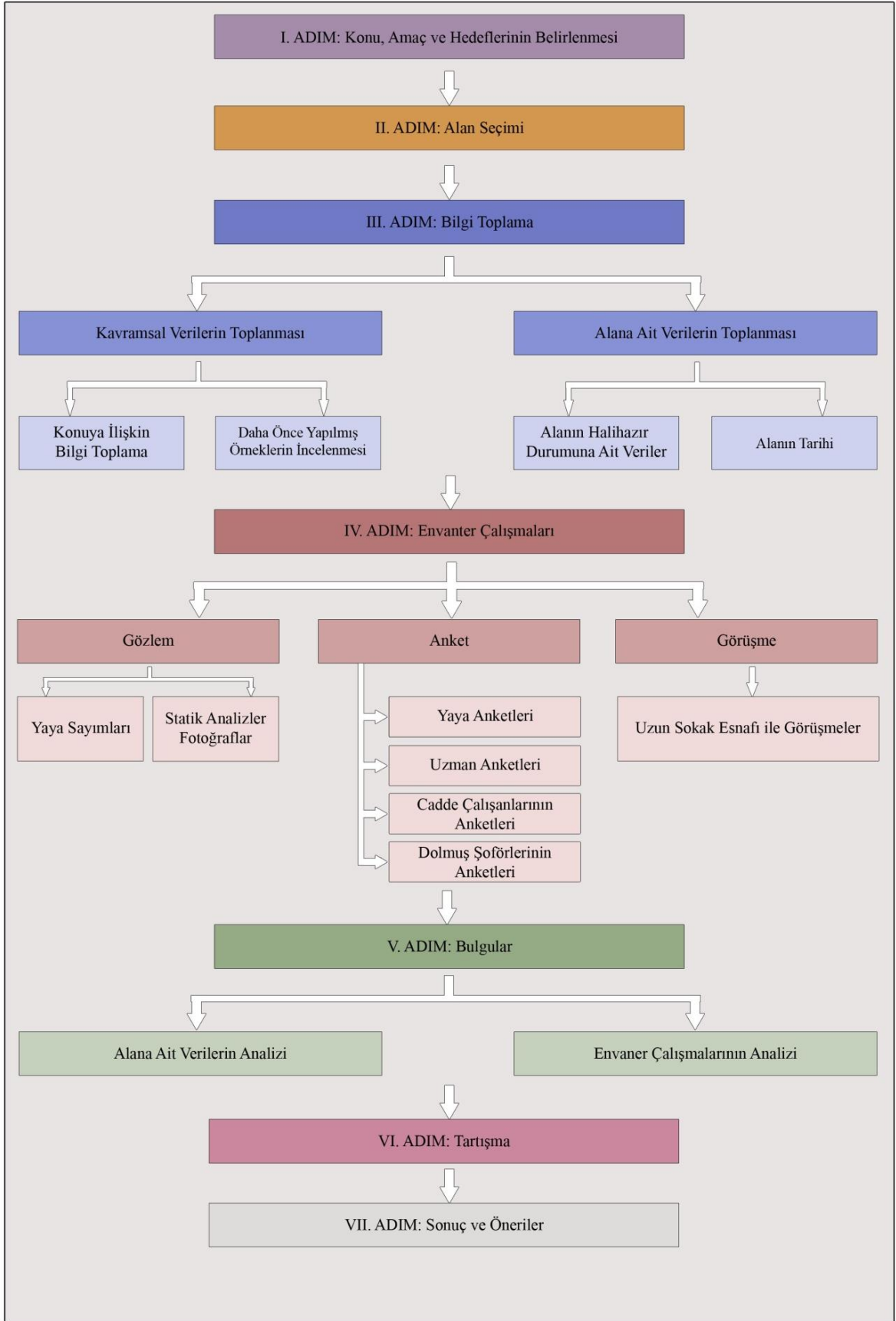
*Trabzon 1970 Maraş Caddesi ve Meydan parkı*

*Trebizonde - Kuleler Altındaki Şehir*

Şekil 53. Gazipaşa caddesi ile kesişme ve kentin tarihi meydanına ulaşım, 1970 (M. Reşat Sümerkan arşivi).

## 2.2. Yöntem

Araştırmada veri toplama ve saptama (gözlem, anket ve görüşme) yöntemlerinden yararlanılmış olup (Gür, 1996), çalışma yedi aşamada tamamlanmıştır (Şekil 54).



Şekil 54. Yöntem iş akış şeması

Konu, Amaç ve Hedeflerin Belirlenmesi: Çalışma konusunun belirlenmesinde son 30 yılda dünyada büyüyen kentsel sorunların çözümüne yönelik önerilerden yola çıkılarak yapılan araştırmaların ve ülkemizdeki eksikliklerin incelenmesi sonucunda karar verilmiştir. Trabzon kent örneğinde yayaların dolaşımına uygun alanların sınırlı ve tercih edilemeyen nitelikte olması, konuya ışık tutabilmesi bakımından irdelenmeye değer görülmüştür. Daha sonra konuya ilişkin amaç ve hedefler belirlenmiştir.

Araştırmada yapılan tüm çalışmalar ile kent merkezlerinde yaya öncelikli ulaşım planlamalarının önemini vurgulanması ve gerekliliğinin/olanaklılığının ortaya konması amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda belirlenen hedefler;

- Kentsel sorunlar içerisinde ulaşımın rolünün tespit edilmesi
- Kentlerde yaşam kalitesinin artırılabilmesi için yaya öncelikli ulaşım seçeneklerinin kullanılmasının ve yürümenin avantajlarının ortaya konması
- Trabzon kent merkezindeki trafik kaynaklı sorunların yayalaştırma ile çözümlenemeyeceğinin değerlendirilmesi
- Caddeyi kullananların (sürücü/yaya) buldukları çevre ile ilgili algılarının belirlenmesi ve önerilerinin araştırılması şeklindedir.

Çalışma Alanının Seçilmesi: Çalışma alanının Kahramanmaraş Caddesi olarak seçilmesinde aşağıdaki nedenler etkili olmuştur:

- Trabzon'un en önemli caddesi olması ve kentin en önemli tarihi meydanına ulaşımın büyük ölçüde bu cadde üzerinden sağlanması
- Caddenin kent kimliği ile özdeşleşmesi
- Cadde üzerindeki araç ve yaya trafiğinde yaşanan büyük sorunlar
- Kaldırımların yayalar ve özellikle engelliler için yetersiz oluşu
- Caddenin estetik açıdan iyi görünmemesi ve giderek kimliğini ve çekiciliğini kaybediyor olması.

Bilgi Toplama: Bu bölümde konu ile ilgili kitap, tez, dergi, gazete ve internet kaynakları taranarak kavramsal veriler toplanmıştır. Kent, kentsel yaşam ve kentsel sorunlar, kentsel ulaşım, yaya ve yaya ulaşımı kavramları ayrı ayrı ve birbirleri ile etkileşimleri bağlamında araştırılarak; geçmişte ve günümüzde kentsel ulaşım sorununa ve çözümüne ilişkin yaklaşımlar ve uygulama örnekleri incelenerek özetlenmiştir. Yerinde incelemeler ve literatür taraması yapılarak alanın halihazırdaki durumu ve tarihi ile ilgili bilgiler derlenmiştir.



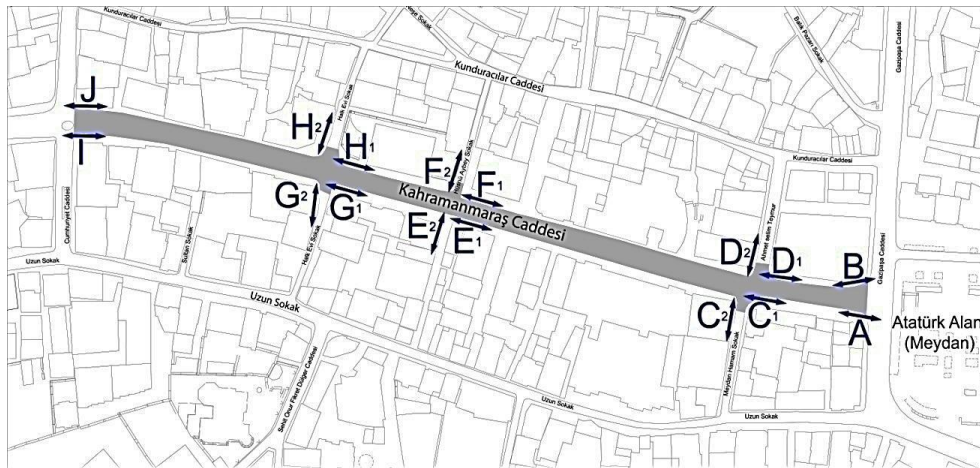
Envanter Çalışmaları: Bu bölüm 3 farklı yöntem ile gerçekleştirilmiştir.

1. Gözlem Yöntemi: Çalışma alanının hangi noktalarının daha yoğun kullanıldığını ve geçişlerin ağırlıklı hangi güzergahlardan gerçekleştiğini saptayabilmek amacıyla belirlenen noktalardan üçer dakikalık sürelerle belirli yönlere giden yayaların sayımı yapılmıştır. Bu bölümde S. Gökçe Okulu'nun (2007) 'Kent Merkezlerinde Motorsuz Ulaşım Planlaması' adlı yüksek lisans tezinde kullandığı yöntemler örnek alınmıştır.

Yayalar; Salı, Çarşamba, Cumartesi ve Pazar günlerinde, 16 noktada 32 akış yönünde, cinsiyet ve yetişkin (25 ve üstü) - genç (5-25 yaş) durumları belirtilerek sayılmışlardır. Hafta içi sayımları Pazartesi ve Cuma haftanın ilk ve son günleri olması ve caddenin bir nevi bankacılık hizmetleri merkezi olması nedeni ile ortalamadan yüksek çıkabilmesi ihtimali göz önüne alınarak Salı ve Çarşamba günleri yapılmıştır. Saat aralıkları yoğunlukların fazla olabileceği iş giriş-çıkış ve öğle molası vakitlerine yakın olarak 08.30-09.30, 12.30-13.30, 15.00-16.00 ve 17.30-18.30 ve Cumartesi 20.30-21.30 şeklinde belirlenmiştir. Bu sayımlara göre; hangi gün ve saatlerde hangi kullanıcıların caddeyi tercih ettiklerinin belirlenmesi ve aradaki farkların sebeplerine ulaşılması hedeflenmiştir. Alan kullanımı hakkında bilgi sahibi olmak için sayımlar ve yaya akış yönleri baz alınarak alana ait yaya akış haritaları çıkarılmış, yoğunluğun arttığı kesitler belirlenmiş ve bunların nedenleri araştırılmıştır.

Cadde üzerindeki etkinlikler, bekleme-buluşma yerleri, duraklardaki yoğunlukların ve trafikteki sıkışıklıkların boyutu, estetik-estetik olmayan görünüm ve taşıt / yaya dolaşımını kısıtlayan öğeler gözlem ve fotoğraflama ile tespit edilmiştir.

Sayım noktaları ve yönleri Şekil 55'te verilmiştir.



Şekil 55. Yaya sayım noktaları ve yönleri

2. Anket Yöntemi: Gözlem verilerine ek olarak caddenin ortak kullanıcılarının ve cadde hakkında mesleği gereği bilgi sahibi olduğu düşünülen uzmanların caddeye bakış açılarının tespit edilebilmesi amacıyla anket yöntemi kullanılmıştır. Bu amaçla hazırlanan anketler 4 grup kullanıcıya uygulanmıştır:

- Yayalar: Caddeyi bir sebeple ziyaret etmiş olan yaya haldeki kullanıcılar (120 kişi)
- İşyeri Sahibi/Çalışanlar: Cadde üzerinde işyeri bulunanlar ve bu işyerlerinde çalışanlar (33 kişi)
- Dolmuş Şoförleri: Cadde üzerindeki duraklarda çalışan şoförler (30 kişi)
- Uzmanlar: Peyzaj Mimarları, Şehir Planlamacıları, Mühendisler ve Mimarlar (30 kişi)

Ankette çoktan seçmeli ve açık uçlu sorular bulunmaktadır. Anket sayısının belirlenmesinde Trabzon ili 2014 yılı merkez ilçe nüfusu olan 314.246 kişi evren birim sayısı olarak kabul edilmiştir. Örneklem büyüklüğü için aşağıdaki formül kullanılmıştır (Özdamar, 2003).

$$n = \frac{N.p.q.Z^2\alpha}{(N-1).d^2}$$

N : Evren birimi sayısı

n : Örneklem Büyüklüğü Sayısı

$Z_{\alpha} : \alpha$  : 0.05, 0.01, 0.001 için 1.96, 2.58 ve 3.28 değerleri

d : Örneklem Hatası

P : Evrendeki X'in gözlenme oranı; 0,5

Q : (1-P) : X'in gözlenmeme oranı; 0,5

Bu formüle göre %7 hata payı ve %93 güven düzeyiyle örneklem büyüklüğü hesaplanmıştır:

$$n = \frac{314.246 \times 0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2}{(314.246 - 1) \times (0.07)^2} = 196.00$$



Çıkan sonucun 196 olmasına karşın, her bir grup sonucunun istatistiksel olarak anlamlı sayılabilmesi amacıyla en az 30 kişi olabilmesi ve daha güvenilir olması için anket sayısı 220 olarak belirlenmiş; geçersiz soru kağıtlarının elenmesiyle son sayı 213 olmuştur. Anket formlarına Ek-2’de yer verilmiştir.

Uzman dışındaki katılımcılar rastgele seçilmiş ve aynı anda anketin tamamlanması koşulu ile çalışmaya dahil edilmişlerdir. Uzmanlarla anket formları elden ve elektronik posta yoluyla paylaşılmış ve bir haftadan fazla olmamak üzere geri dönüşleri istenmiştir.

Anketler iki aşamada gerçekleştirilmiştir. İlk bölümde açık uçlu ve çoktan seçmeli sorular ile caddeyi nasıl algıladıkları, caddeyi kullanım amaçları, caddenin sorunlarına nasıl bakıldığı, çözüm önerilerinin neler olduğu, yayalaştırma ile ilgili düşünceleri ve caddede görmek istedikleri yenilikler hakkında fikirlerini paylaşmaları istenmiştir. Uzman anketlerinde sorular istekten çok nasıl olmalı yönünde hazırlanmış olup, dolmuş şoförlerine yalnızca trafik odaklı sorular yöneltilmiştir. İkinci aşamada, zıt sıfat çiftleri kullanılarak anlamsal farklılaşım tablosu oluşturulmuş ve yayalar, işyeri sahibi/çalışanlar ve uzmanlardan belirlenen 11 adet yaşanabilirlik kriteri özelinde caddeyi tanımlamaları istenmiştir. Buradaki amaç; algı ile ilgili hem daha net yanıtlara ulaşmak hem de ilk bölüm ile tutarlılığı kıyaslayabilmektir.

Anket sonuçlarının değerlendirilmesi bilgisayar ortamında SPSS İstatistiksel Analiz Programı (Statistical Package for the Social Science) kullanılarak yapılmıştır. Sonuçlar frekans (frequencies) ve ortalama (descriptives) analizleri ile elde edilmiş ve Excel programı yardımı ile tablo ve grafik haline dönüştürülmüştür.

3. Görüşme Yöntemi: Bu yöntemde amaç, anket yönteminden farklı olarak belli bir deneyimden geçmiş kişilerle görüşülerek az sayıda kişiden derinlemesine bilgi almaktır (Gür, 1996). Bu doğrultuda çalışma alanına güneyden ara geçişlerle bağlı olan ve 2008 yılında yayalaştırılan Uzun Sokak esnafı ile yayalaştırma öncesi ve sonrası deneyimlerini öğrenmek üzere görüşmeler yapılmıştır. Görüşme için en az 15 yıl aynı yerde faaliyet gösteren işyerleri seçilmiş olup, görüşmeler işyeri sahipleri ile ya da yayalaştırma öncesinde orada çalışmaya başlayanlarla yapılmıştır. Görüşmeler sohbet şeklinde gerçekleşmiş olup, yanıtlar eş zamanlı görüşme formlarına not edilmek suretiyle kayda geçirilmiştir.

Yayalaştırmanın işlerini nasıl etkilediği, sokak görünümünde ne gibi değişiklikler olduğu konuları üzerine başlayan görüşmeler, Kahramanmaraş Caddesi’nin yayalaştırılması ile ilgili fikirlerinin alınmasıyla tamamlanmıştır.

**Bulgular:** Bulgular bölümünde alana ve kullanıcılara yönelik envanter çalışmaları analiz edilmiş, karşılaştırmalı sonuçlar ortaya konmuştur.

**Tartışma:** Toplanan bilgiler ve yapılan çalışmalar sonunda ortaya çıkan veriler amaç ve hedefler bağlamında tartışılmıştır.

**Sonuçlar ve Öneriler:** Son bölümde ise ulaşılan sonuçlar sıralanarak, cadde düzenlemesine ilişkin öneriler getirilmiştir.



### **3. BULGULAR**

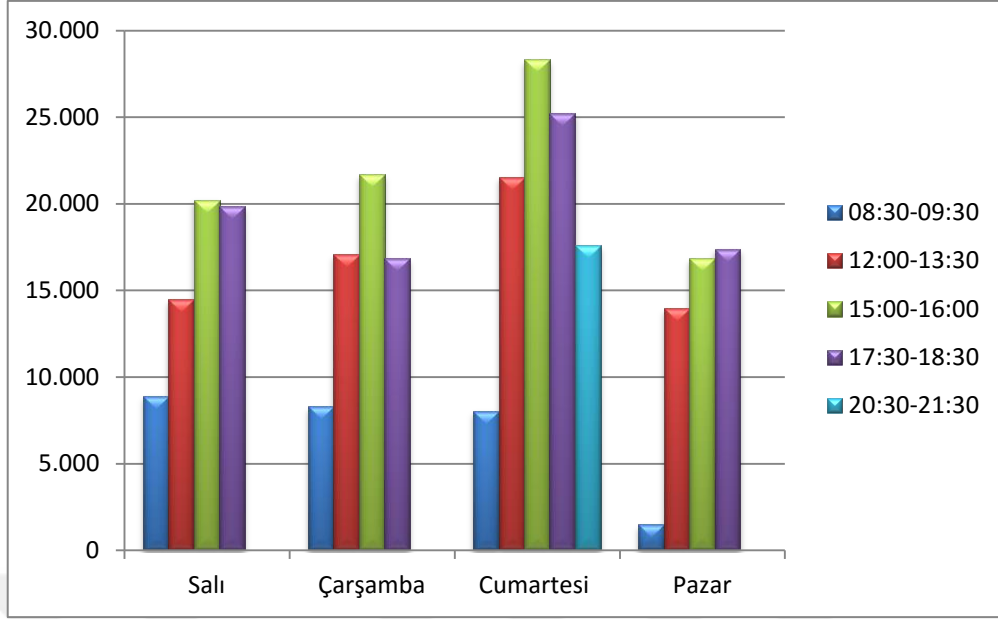
#### **3.1. Gözlem Verileri Analizi**

##### **3.1.1. Yaya Sayımları**

Yaya sayımları 10 Haziran 2015 Salı günü, 11 Haziran 2015 Çarşamba günü, 13 Haziran 2015 Cumartesi günü ve 14 Haziran 2015 Pazar günü yapılmıştır. Pazartesi ve Cuma haftanın ilk ve son günü olması ve caddenin finans merkezi olarak hizmet vermesi nedeniyle o günlerde yaşanan yoğunlukların sonuçları farklı etkilememesi amacıyla sayım günleri olarak tercih edilmemiştir. Saat aralıkları iş giriş-çıkış saatleri, öğle molası, banka işlemlerinin yoğunlaştığı saatler (öğleden sonra) ve cumartesi etkinlikleri dikkate alınarak 08.30-09.30, 12.30-13.30, 15.00-16.00, 17.30-18.30 ve Cumartesi ek olarak 20.30-21.30 şeklinde belirlenmiştir. Sayım sonuçları tablolaştırılarak Ek-1'de paylaşılmıştır.

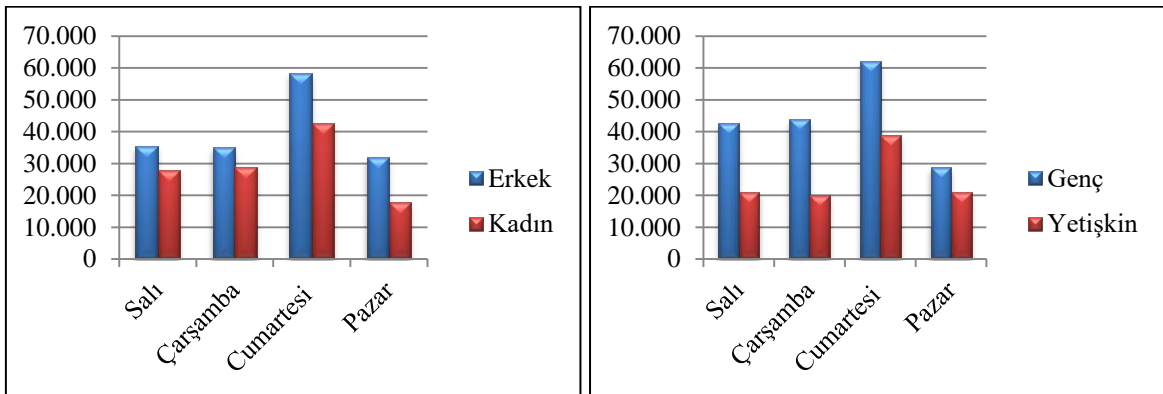
Her noktadaki 3'er dakikalık sayımlar gösterge alınarak, ilgili 1 saatlik zaman dilimi için ortalama yoğunluk hesaplamaları yapılmış ve her sayım günü için yoğunluk grafikleri oluşturulmuştur (Şekil 56).

Sonuçlara göre en yoğun kullanım Cumartesi, en az kullanım Pazar günü gerçekleşmektedir. Sabah 08.30-09.30 saat aralığı dışındaki zaman dilimlerinde birbirine yakın denebilecek sayıda yaya caddeyi ziyaret etmektedir. Bu yoğunluk öğlen yemek saati (12.30) ile başlayıp mesai bitim ve dağılım (18.30) saatine kadar devam etmektedir. Hafta içi günlerinde fazla fark yaşanmazken Cumartesi ve Pazar günleri arasında büyük fark göze çarpmaktadır. Pazar günündeki bu düşüş insanların rekreatif amaçlı caddeyi tercih etmemeleri, bazı mağazaların ve iş yerlerinin kapalı oluşu ile açıklanabilir. Hafta içi ve Cumartesi en yoğun zaman aralığı 15.00-16.00 iken Pazar günü bunun aynı zaman aralığına göre az farkla 17.30-18.30 arasına kaydığı görülmektedir. Cumartesi öğlen başlayan ve akşama dek süren yoğun kullanım alışveriş, kurslar, ulaşımdaki aktarmalar, buluşma, yeme-içme ve sinema gibi etkinliklerin bugüne sığdırılması ile oluşmaktadır. Caddenin kente dışarıdan gelip kent merkezini gezmek ve vakit geçirmek isteyenlerin ilk önce gelecekleri yer olan Atatürk Alanı'na bağlanan en önemli hat olması da Cumartesi yoğunluğunun sebepleri arasındadır.



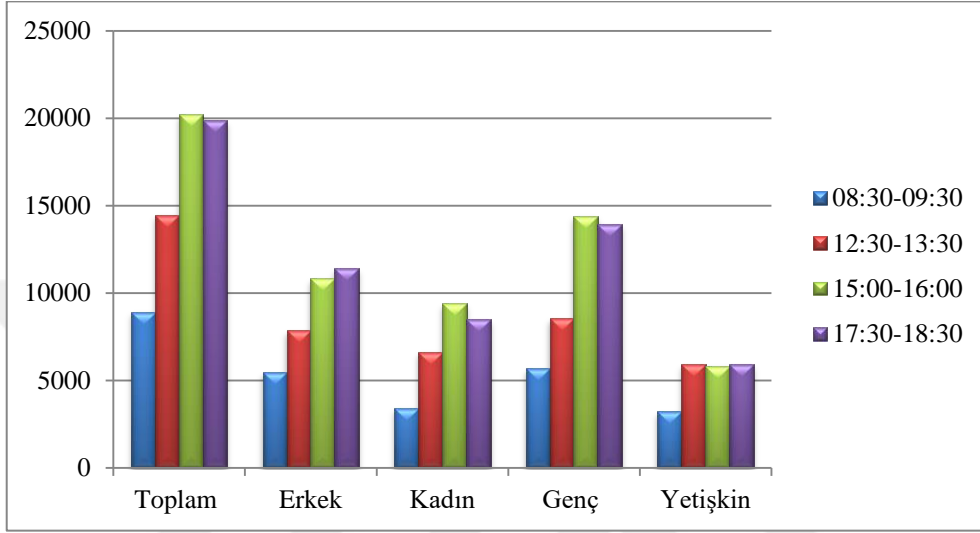
Şekil 56. Saatlik ortalama yoğunluklar (tüm sayım noktaları)

Caddeyi her gün ve her zaman diliminde erkekler ve gençler daha fazla kullanmaktadır. Kadın-Erkek arasındaki fark Cumartesi-Pazar günü artmaktadır. Genç-yetişkin farkı hafta içi ve Cumartesi belirgin bir şekilde gençler lehine iken Pazar günü fark kapanma eğilimindedir. Burada gençlerin caddeyi gezinme ve zaman geçirme amacıyla kullanmaları nedeniyle farklı zaman dilimlerinde tekrar sayılmış olmaları ihtimali mevcuttur. Pazar günü Genç kullanıcıların caddeyi diğer günler kadar ziyaret etmedikleri görülmektedir. Bunda hem Cumartesi orada olmaları hem de farklı rekreatif imkanların olmayışı sebep gösterilebilir (Şekil 57).



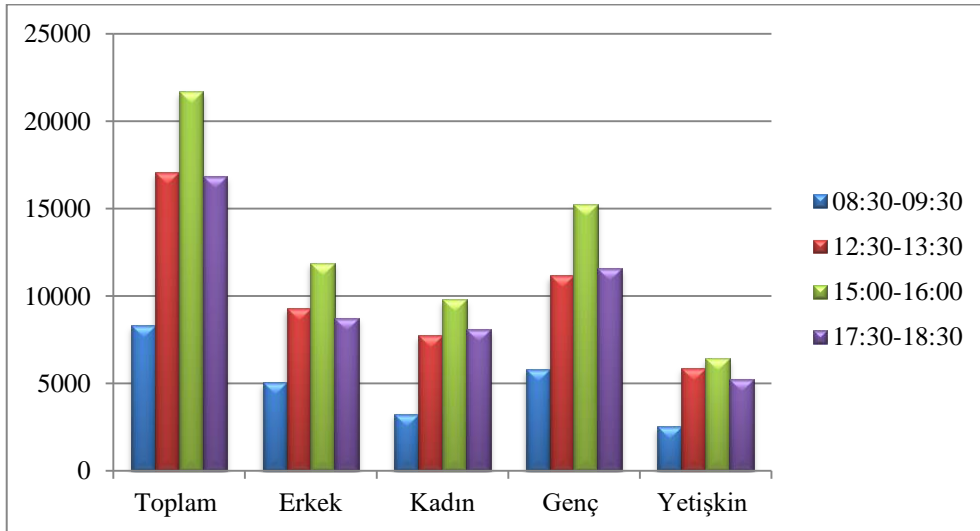
Şekil 57. Günlük ortalama yoğunluklardaki kullanıcı farklılıkları (tüm sayım noktaları)

Salı günü sonuçlarına göre erkek kullanıcılar gün sonuna kadar artarak, kadın ve gençler 17.30-18.30 aralığında az bir düşüşle, yetişkinler ise öğleden akşam saatlerine kadar birbirine çok yakın sayılarda caddeyi ziyaret etmişlerdir. Caddeyi en fazla gençler 15.00-18.30 saatleri arasında kullanmışlardır (Şekil 58).



Şekil 58. Salı sayımları (tüm noktalar)

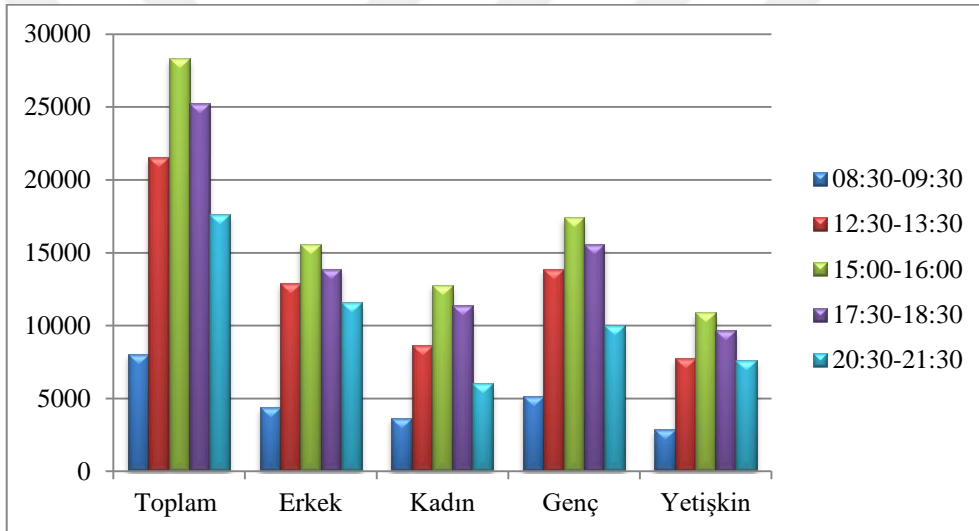
Çarşamba günü sayımlarında Salı gününe yakın sonuçlar çıkmış olup, 15.00-16.00 saatlerinden sonra tüm kullanıcılarda bir azalma söz konusu olmuştur. Fark daha çok erkek ve genç kullanıcılarda görülmektedir (Şekil 59).



Şekil 59. Çarşamba sayımları (tüm noktalar)

Cumartesi günü yoğunluğun en fazla yaşandığı gün olarak görülmektedir. Sabah saatleri hafta içi yoğunluğuna yakın olup, saat 12.00 ile yoğunluk hızlı bir şekilde artmaktadır. Doruk saat aralığının 15.00-16.00 olduğu görülmüştür. Artışın nedenleri arasında insanların hafta içi halledemedikleri çarşı işlerinin bugüne ertelenmesi, sosyal etkinliklerin (buluşma, sinema, konser, yemek organizasyonları, kurslar vb) bugün özelinde düzenlenmesi, iş dışı seyahatlerin artması, merkez ilçe ve şehir dışı ziyaretçilerin artması sayılabilir.

Cumartesi özelinde 20.30-21.30 saatleri arasında yapılan sayımlarda tüm kullanıcılarda düşüş yaşanırken en fazla farkın kadın kullanıcılarda ve gençlerde gerçekleştiği tespit edilmiştir (Şekil 60).

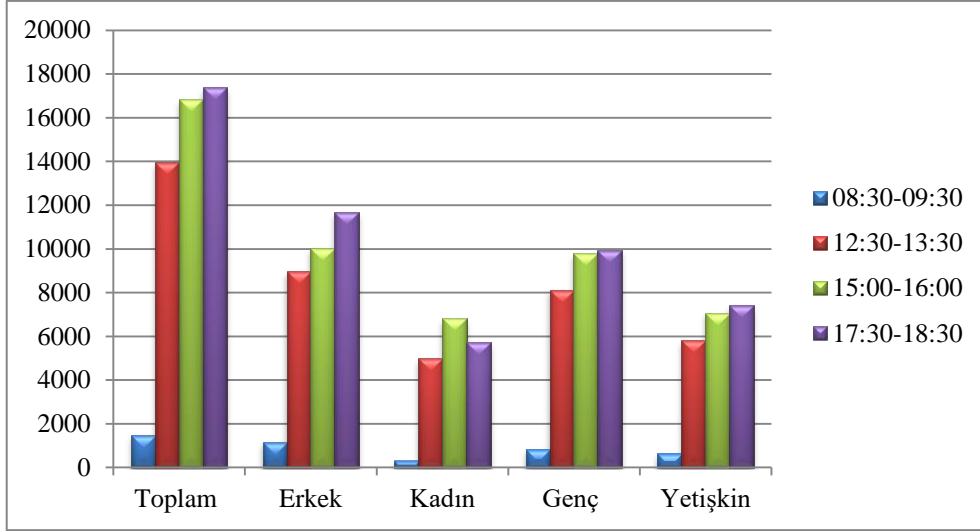


Şekil 60. Cumartesi sayımları (tüm noktalar)

Pazar, tüm günler içerisinde en düşük yoğunluğa sahip gün olarak tespit edilmiştir. Erkek ve gençlerin, kadın ve yetişkin kullanıcılardan neredeyse 2 katı fazla oranda caddeyi ziyaret ettikleri görülmektedir. Sabah erken saatlerde yok denecek kadar az ziyaretçi sayısında yine 12.30 ile oldukça hızlı bir artış söz konusudur. Akşam saatlerinde düşüş yalnızca kadın kullanıcılarda görülmüştür (Şekil 61).

Pazar günü caddede yapılacak etkinlikler ve hizmetlerin sınırlı olduğu dikkate alındığında yoğunluğun büyük ölçüde ulaşım, geçiş ve gezi amaçlı ziyaretlerden kaynaklandığı söylenebilir.





Şekil 61. Pazar sayımları (tüm noktalar)

Yaya sayımları verileri ile oluşturulmuş yaya akış oranlarına ilişkin haritalar sırasıyla aşağıda verilmiştir (Şekil 62-74). Salı ve Çarşamba sonuçları birbirine çok yakın olduğundan Çarşamba günü için harita oluşturulmamıştır.

Doğu-Batı yönünde yoğunluklar caddeye giriş-çıkışların olduğu A-C (C noktasında dolmuş durağı oluşu), B-D (D noktası 2 otopark giriş çıkışı), J-H (iki nokta arasında 4 dolmuş durağı oluşu) ve I-E (otopark girişi ve sahil bağlantısında tali yol) noktaları arasında oluşmuştur.

Kuzey-Güney yönlerinde yoğunluk daha çok Ahmet Selim Teymur Sokak-Meydan Hamam Sokak (daha çok sabah saatlerinde) ve Halkevi Sokak'ta (akşam yoğunluğu daha çok) görülmektedir.



Şekil 62. Yaya akış haritası, salı, 08.30 - 09.30



Şekil 63. Yaya akış haritası, salı, 12.30 - 13.30





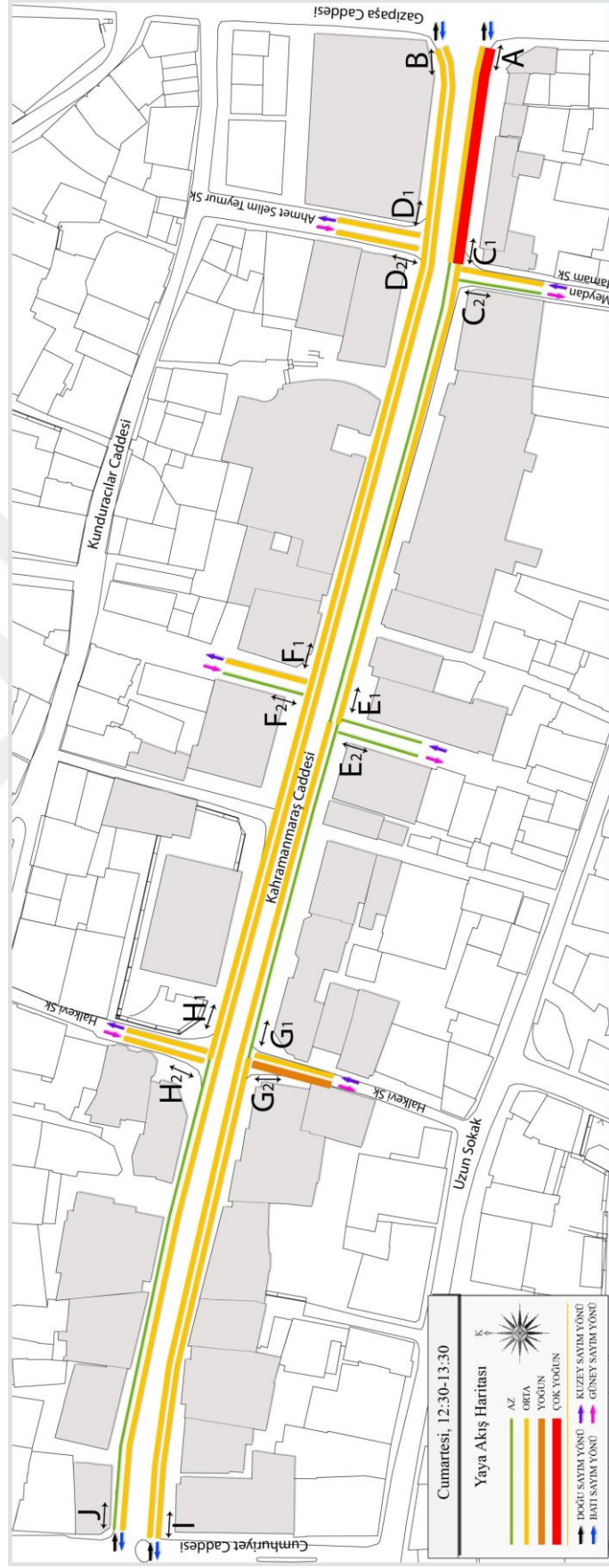


Şekil 65. Yaya akış haritası, salı, 17.30 - 18.30

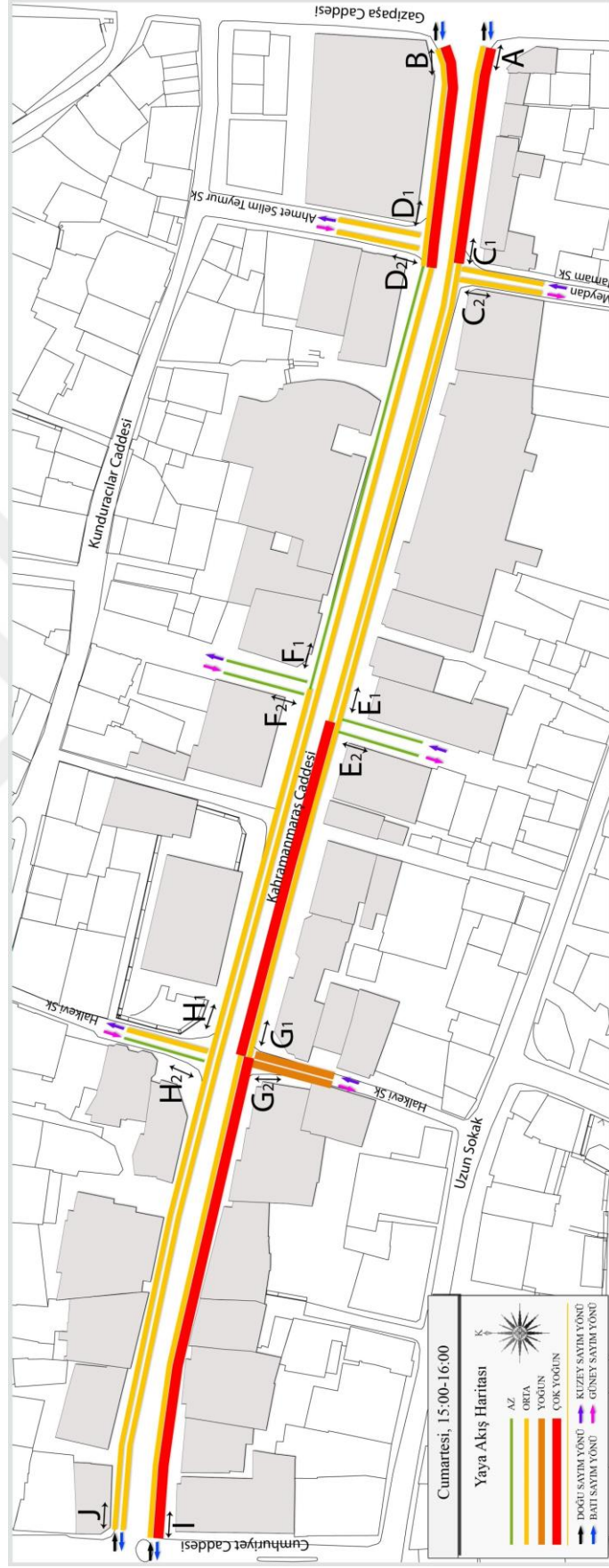


Şekil 66. Yaya akış haritası, cumartesi, 08.30 - 09.30





Şekil 67. Yaya akış haritası, cumartesi, 12.30 - 13.30

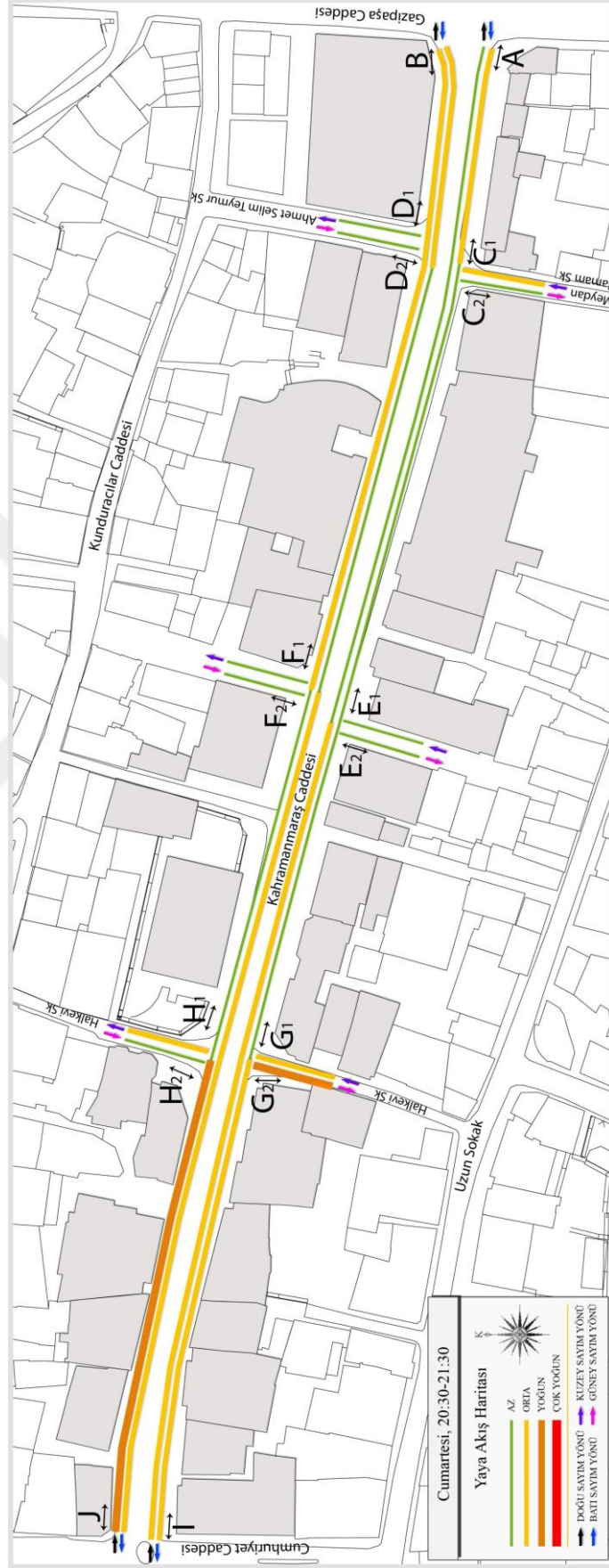


Şekil 68. Yaya akış haritası, cumartesi, 15.00 - 16.00

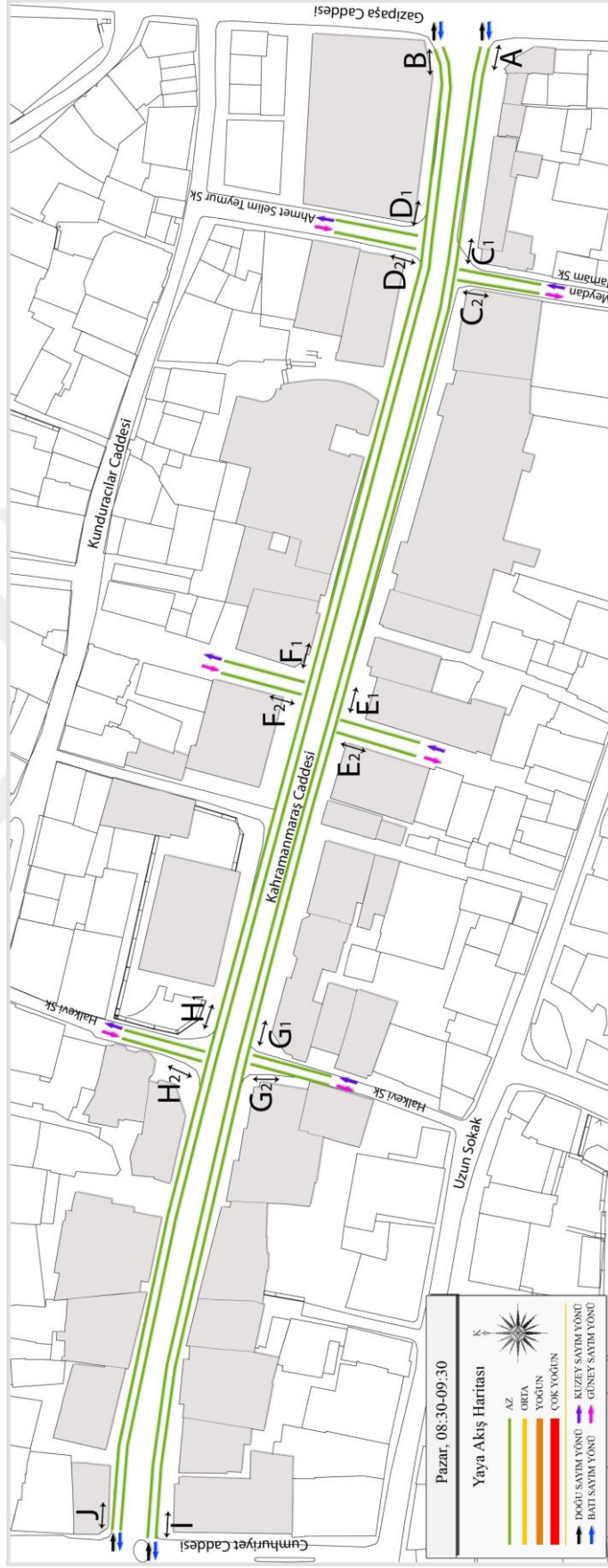


Şekil 69. Yaya akış haritası, cumartesi, 17.30 - 18.30





Şekil 70. Yaya akış haritası, cumartesi, 20.30 - 21.30

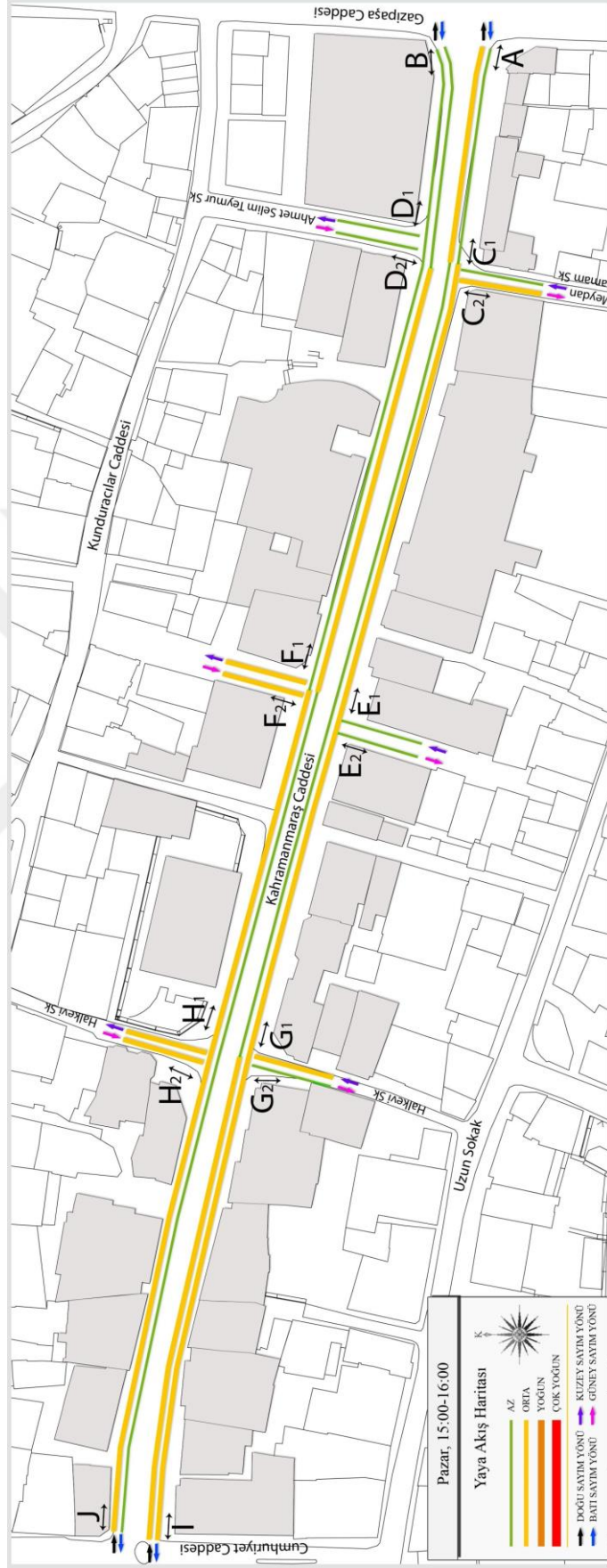


Şekil 71. Yaya akış haritası, pazar, 08.30 - 09.30



Şekil 72. Yaya akış haritası, pazar, 12.30 - 13.30





Şekil 73. Yaya akış haritası, pazar, 15.00 - 16.00



Şekil 74. Yaya akış haritası, pazar, 17.30 - 18.30

### 3.1.2. Statik Analizler

Caddeye araç girişi Cumhuriyet Caddesi'nden olup, çıkış Gazipaşa Caddesi yönündendir (Şekil 75). Otobüs girişine kapalı caddede özel araçların yol kenarlarına park etmesi, otopark giriş çıkışlarında yaşanan sıkışıklıklar (Şekil 76), yayaların gelişi güzel karşıdan karşıya geçmesi (Şekil 77) gibi etmenler caddenin düzensiz bir yapıya sahip olmasına neden olmaktadır. Karmaşık renk ve dokudaki cepheler ve üzerlerindeki yoğun tabelalar dikkat çekmektedir. Kaldırım zemin kaplamaları cadde kaplaması olan Arnavut kaldırımını taşları ile uyum içinde değildir. Dolmuş durak yerlerinde kaldırım genişliklerinin 1.5 metreye kadar düşmesinin yaya hareketlerini oldukça zorlaştırdığı görülmektedir.



Şekil 75. Cadde girişi batı yönü ve cadde çıkışı doğu yönü

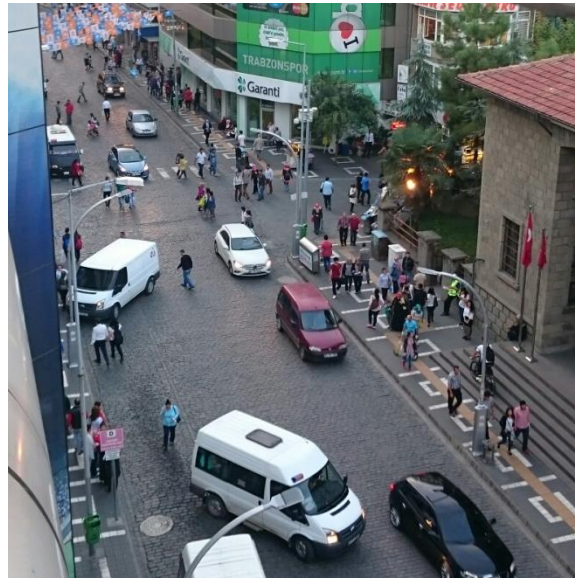


Trabzon Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı'nın verilerine göre caddeden okulların kapalı olduğu bir günde 13.500 adet araç geçtiği tespit edilmiştir. Ayrıca dolmuşların açık kontak ve korna sesleri caddeyi fazlasıyla gürültülü ve rahatsız edici yapmaktadır. Bu denli yoğun araç kullanımı hava kirliliğinin de artmasına ve sağlıksız ortam oluşumuna sebep olmaktadır.



Şekil 76. Yola park etmiş ve bekleme halindeki araçlar

Caddede hem yayalar araç trafiğinin hızını kesmekte, hem de araçlar yaya akışlarını kesintiye uğratmaktadır. Karşıdan karşıya geçişlerde yaya geçitlerinin kullanılmaması nedeni ile sürekli araçlar ve yayaların birbirine karışmış görüntüsü belirsiz ve okunaksız bir cadde imajı oluşturmaktadır.



Şekil 77. Yayaların araç yolunda gelişigüzel gezinmesi sonucu cadde görünümü

Cadde sık yerleştirilmiş çöp kutuları sayesinde temiz bir görünüme sahip olacakken, günün her saatinde çöp kutularının yanına bırakılan işyerlerine ait poşet ve değişik dokudaki atıklar nedeniyle kötü bir görünüme bürünmektedir. Bu poşetler ve malzemeler görüntüyü olumsuz etkilemenin yanında kaldırımların daralmasına ve hareket kolaylığının engellenmesine neden olmaktadır (Şekil 78, 79).

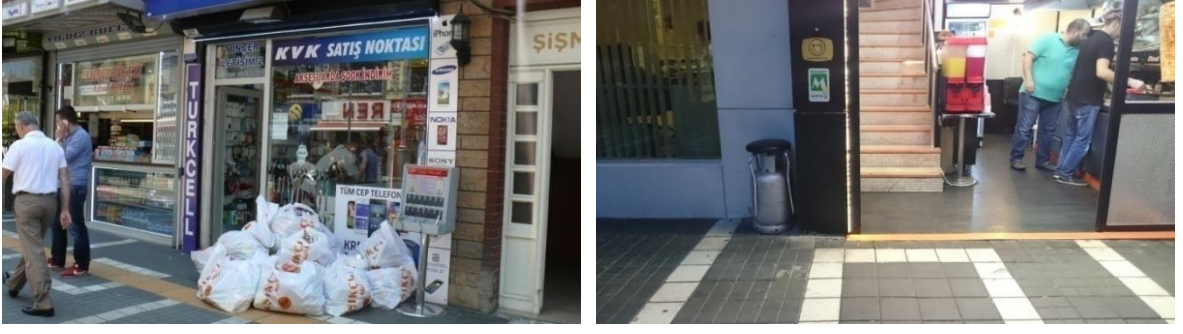


Şekil 78. Günün her saatinde caddeye bırakılan çöpler



Şekil 79. Değişik nitelikte çöp kutuları ve yanlarına bırakılan atıklar

Cadde esnafının işyeri önlerini özel alanları gibi kullanmaları, mal, özel eşya ve çöplerini kaldırımlara bırakmaları olumsuz görüntülerin oluşmasına ve yaya alanlarının daralmasına sebep olmaktadır (Şekil 80).



Şekil 80. İşyeri sahiplerinin kaldırımları özel alanları gibi kullanmaları sonucu ortaya çıkan olumsuz görüntüler ve daralan kaldırımlar

İşyerlerince mal alım saatleri ihlal edilmekte ve yayaların yoğun olduğu saatlerde yine geçişlerin sekteye uğramasına ve görüntü-gürültü kirliliğine sebep olunmaktadır (Şekil 81).



Şekil 81. İzin verilen saatler dışında işyerlerine mal giriş çıkışları

Dolmuş kuyruklarının kaldırımlar üzerinde oluşması ve yola cephesi olan banka para çekme/yatırma ünitelerinin önlerindeki birikmeler yer yer caddede yürümeyi imkansız hale getirmekte ve yayaları araç yolunu kullanmaya zorlamaktadır (Şekil 82, 83).



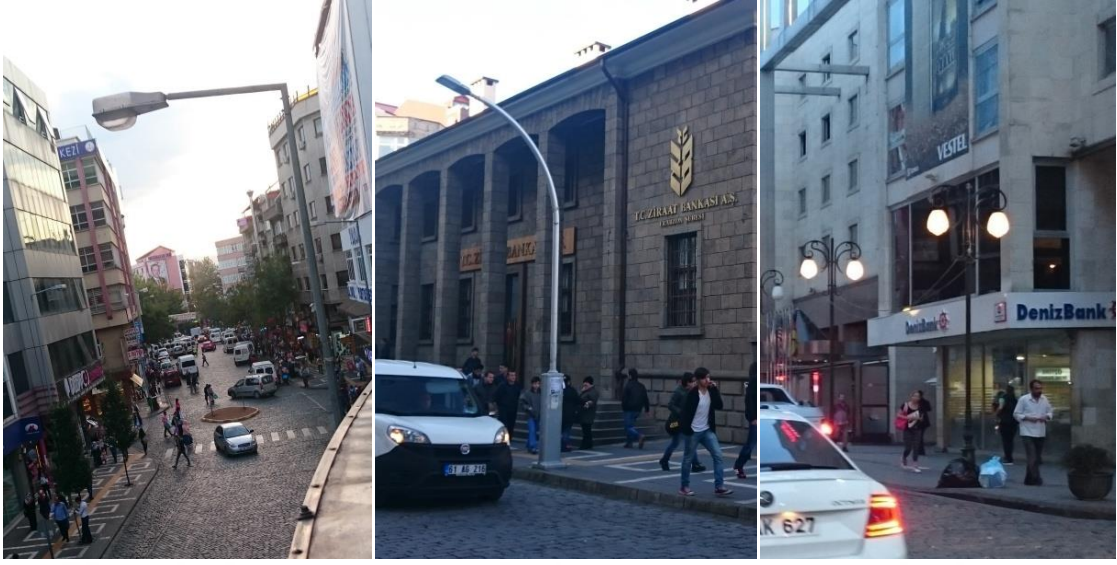


Şekil 82. Banka önlerindeki sıra ile dolmuş sırasındaki yayaların kaldırımı kapatması



Şekil 83. Uzun dolmuş kuyrukları ile yürümenin zorlaştığı kaldırımlar ve ara yollar

Farklı boyut, doku ve renklerdeki aydınlatma elemanlarının kentin en önemli caddesi için basit, uyumsuz ve estetikten uzak olduğu görülmektedir (Şekil 84).



Şekil 84. Aydınlatma elemanları

Cadde üzerinde dinlenme alanları bulunmamaktadır. Ara sokaklardan caddeye giriş yerlerinde yoğunlaşmalar ve bekleyenler nedeniyle yaya dolaşımı sıkça kesintiye uğramaktadır.

### 3.2. Anket Verileri Analizi

#### 3.2.1. Soru Kağıdı Analizleri

Anket çalışmasında her gruba özel farklı soru kağıtları hazırlanmış, her soru her gruba yöneltilmemiştir. Ortak sorulardan farklı olarak;

- Yayaalara caddeyi kullanma amaçları, ziyaret sıklıkları, caddede ne kadar vakit geçirdikleri, caddede geçirdikleri vaktin niteliği, caddede rahat yürüyüp yürüyemedikleri ve caddede korunması gereken öğelerin olup olmadığı
- İşyeri sahibi/çalışanlara caddede çalışmanın nasıl olduğu ve yayalaştırmanın işlerini nasıl etkileyebileceği
- Dolmuş şoförlerine bekleme yerlerinden memnun olup olmadıkları ve durakların bu cadde üzerinde yer almasını doğru bulup bulmadıkları
- Uzmanlara caddenin kent için ne ifade ettiği ve caddenin nasıl planlanması gerektiği soruları yöneltilmiştir.

Uzmanlar hariç anketler sayım günleri olan Salı-Çarşamba-Cumartesi ve Pazar günlerinde yapılmıştır. Sonuçlar ortak sorularda karşılaştırmalı, diğer sorularda grup özelinde paylaşılmıştır.

#### Caddenin En Önemli 3 Sorunu

Tüm gruplardan caddenin ilk 3 sorununu önem derecesine göre belirtmeleri istenmiştir (Tablo 4).

- 1.derecede önemli sorun olarak ‘Trafik’ tüm kullanıcıların ilk sıradaki en yüksek yüzdeye sahip sorunu olarak belirtilmiştir. Trafik sorununun en fazla %57’lik oranla işyeri sahibi/çalışanları etkilediği görülmektedir. Yayaaların ve dolmuş şoförlerinin %50 ye yakını, uzmanların ise %36,7’si caddenin en önemli sorununun trafik olduğu görüşündedirler. Bu sonuca göre caddede geçirilen süre ile trafik sorununun algılanışında doğru bir orantı olduğu anlaşılmaktadır. En önemli sorun olarak diğer yanıtlar ‘Kalabalık ve Karmaşa’, ‘Yetersiz Yaya Alanları’ ve cadde üzerinde çalışanlar özelinde ‘Gürültü’ olarak ortaya konmuştur.
- 2.derecede önemli sorun olarak ‘Kalabalık ve Karmaşa’, ‘Yetersiz Yaya Alanları’, ‘Gürültü’, ‘Trafik’, ‘Yeşil Eksikliği’ ve ‘Kaldırım ve Zemin Kalitesi’ seçenekleri belirtilmiştir. Gürültü yayaalar ve caddede çalışanlar tarafından seçilirken, yeşil eksikliği ve kaldırım ve zemin kalitesi uzmanların tercihi olmuştur.
- 3. derecede önemli sorun olarak ilk iki sorundan farklı; yayaalar ve caddede çalışanlar için ‘Estetik Olmayışı’ belirtilmiştir.

Tablo 4. Caddenin en önemli 3 sorununa ilişkin yanıtlar

	1. Sorun	%	2. Sorun	%	3. Sorun	%
Yaya	Trafik	43	Kalabalık ve Karmaşa	22,5	Kalabalık ve Karmaşa	16,7
	Kalabalık ve Karmaşa	20	Gürültü	20,8	Estetik Olmayışı	14,2
	Yetersiz Yaya Alanları	17	Yetersiz Yaya Alanları	20	Trafik	13,3
					Gürültü	13,3
Çalışan/ İşyeri Sahibi	Trafik	57	Gürültü	36,4	Kalabalık ve Karmaşa	21,2
	Gürültü	21,2	Yetersiz Yaya Alanları	18,2	Estetik Olmayışı	18,2
	Kalabalık ve Karmaşa	18,2	Kalabalık ve Karmaşa	15,2	Kaldırım ve Zemin Kalitesi	15,2
					Yeşil Eksikliği	15,2
Uzman	Trafik	36,7	Yetersiz Yaya Alanları	26,7	Yetersiz Yaya Alanları	20
	Yetersiz Yaya Alanları	26,7	Kalabalık ve Karmaşa	23,3	Yeşil Eksikliği	20
	Kalabalık ve Karmaşa	13,3	Yeşil Eksikliği	10	Trafik	16,7
			Kaldırım ve Zemin Kalitesi	10		
Dolmuş Şoförleri	Trafik	46,7	Kalabalık ve Karmaşa	30	Kalabalık ve Karmaşa	23,3
	Yetersiz Yaya Alanları	36,7	Trafik	16,7	Yetersiz Yaya Alanları	16,7
	Kalabalık ve Karmaşa	10	Yetersiz Yaya Alanları	16,7	Trafik	13,3

#### Trafik Sorunu İçin En İyi Çözüm

Trafik sorununun çözümü için grupların en yüksek yüzdelerine bakıldığında; yayalara (%37,5) ve işyeri sahibi/çalışanlara (%63,6) göre dolmuş duraklarının kaldırılması, uzmanlara (%30) göre kısmi yayalaştırma (trafik hızını yavaşlatılması) ve dolmuş şoförlerine (%36) göre yalnızca dolmuş girişine izin verilmesi en etkili çözüm olarak görülmektedir.

İkinci ve üçüncü en yüksek tercihler yayalarda kısmi yayalaştırma (%18,3) ve tamamen yayalaştırma (%11,7); çalışan/işyeri sahibi olanlarda tamamen yayalaştırma (%21,2) ve kısmi yayalaştırma (%9,1); uzmanlarda dolmuş duraklarının kaldırılması (%20) ve tamamen yayalaştırma (%20); dolmuş şoförlerinde kısmi yayalaştırma (%26,7) ve araç parkını yasaklanması (%20) olarak tespit edilmiştir (Tablo 5).

Tablo 5. Trafik sorunu çözümü için en yüksek 3 tercih

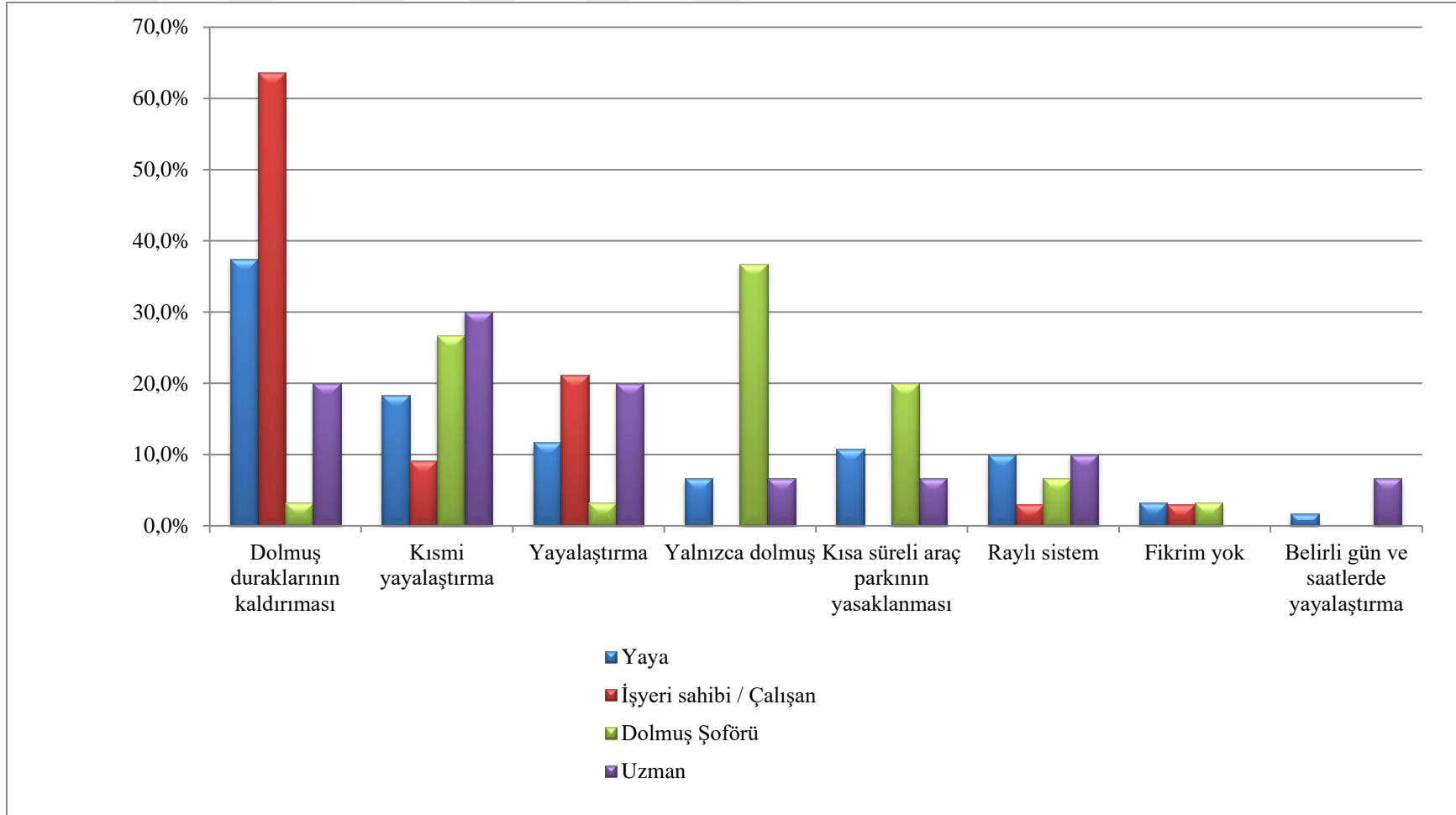
Yaya	İşyeri Sahibi/ Çalışan	Uzman	Dolmuş Şoförü
Dolmuş duraklarının kaldırılması (%37,5)	Dolmuş duraklarının kaldırılması (%63,6)	Kısmi yayalaştırma (%30)	Yalnızca dolmuş(%36)
Kısmi yayalaştırma (%18,3)	Tamamen yayalaştırma (%21,2)	Dolmuş duraklarının kaldırılması (%20)	Kısmi yayalaştırma (%26,7)
Tamamen yayalaştırma (%11,7)	Kısmi yayalaştırma (%9,1)	Tamamen yayalaştırma (%20)	Araç parkını caydırıcı önlemler (%20)

Dolmuş duraklarının kaldırılmasından sonra en yüksek oranda tercih edilen seçenek kısmi yayalaştırma olmuştur. Araç trafiğinin düşük hızda devam ettiği, geniş kaldırımların olduğu, taşıt-yaya birlikteli bir çözüm istendiği (%20) ortaya çıkmıştır.

Raylı sistem düşük oranlarda tüm gruplarda puanlanırken, belirli zaman aralıklarında yayalaştırma yayalar ve uzmanlarca çok düşük oranlarda işaretlenmiştir.

Uzmanlar her seçeneği değişik oranlarda puanlarken, diğer seçeneğini işaretleyenler arasında bu caddenin Atatürk Alanı ile bütünleşik bir park olarak tasarlanması gerektiğini savunan ve mevcut düzenin korunarak kullanıcıların (araç kullanıcıları ve yayalar) eğitilmesi ve kuralara tam uyulmasının sağlanması ile sorunların ortadan kalkacağı görüşünü paylaşanlar olmuştur.

Çözüm önerilerine ilişkin karşılaştırmalı yanıtlar Şekil 85'te verilmiştir.



Şekil 85. Trafik sorunu için önerilen çözümler

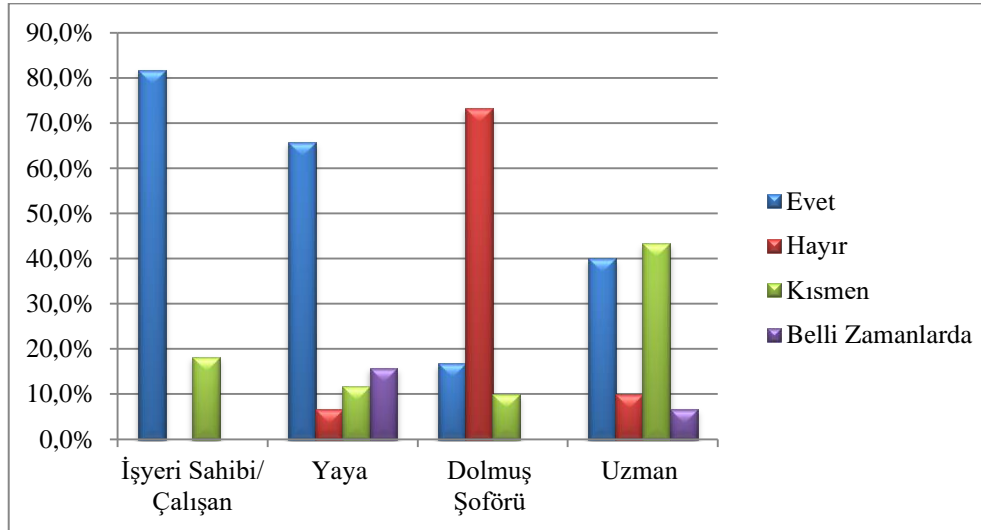


### Caddenin Yayalaştırılması Hakkındaki Görüşler

Burada yayalara, işyeri sahibi/çalışanlara ve dolmuş şoförlerine soru ‘caddenin yayalaştırılmasını ister misiniz?’ şeklinde; uzmanlara ise ‘sizce cadde yayalaştırılmalı mıdır?’ şeklinde yöneltilmiştir. Sonraki soruda ise mevcut trafik akışı dikkate alındığında yayalaştırmanın mümkün olup olamayacağı sorulmuştur.

Yayaların %65,8’i, çalışan/işyeri sahibi olanların %81,8’i ve dolmuş şoförlerinin %16,7’si caddenin tamamen yayalaştırılmasını istemektedir. Uzmanların en yüksek tercihlerinin %43,3’lük oran ile kısmi yayalaştırma (trafik hızını yavaşlatarak), ikinci yüksek tercihlerinin ise %40’lık oranla tamamen yayalaştırılma şeklinde çıktığı görülmüştür. Dolmuş şoförlerinin ise %73,3’ü caddenin yayalaştırılmasını istemediklerini belirtmişlerdir.

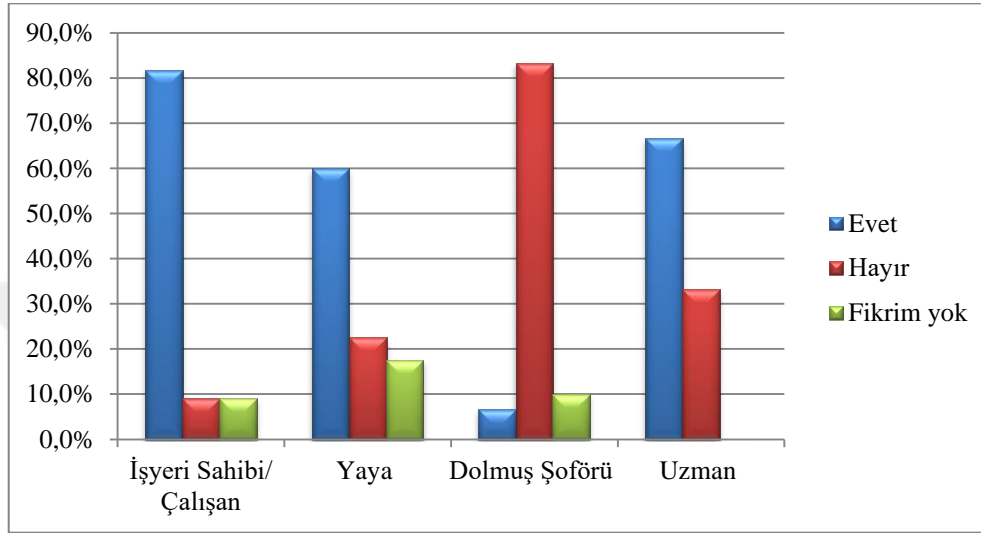
Çalışan/işyeri sahibi olanlardan caddenin yayalaştırılmasını istemeyen kimse çıkmamıştır; tamamen yayalaştırma seçeneğini işaretlemeyenlerin hepsi kısmen yayalaştırma olmasını istediğini belirtmiştir. Uzmanların %10’u caddenin yayalaştırılması fikrini desteklemeyen, %6,7’si belirli zaman aralıklarında yayalaştırmanın uygun olacağını belirtmişlerdir (Şekil 86).



Şekil 86. Caddenin yayalaştırılması konusundaki istekler

Yayalaştırmanın cadde özelinde mevcut şartlarda mümkün olup olmadığı sorusuna yayalar %60, çalışan/işyeri sahibi olanlar %81,8 ve uzmanlar %66,7 oranlarıyla evet cevabını verirken, dolmuş şoförleri %83,3’lük bir oranla hayır cevabını vermiştir.

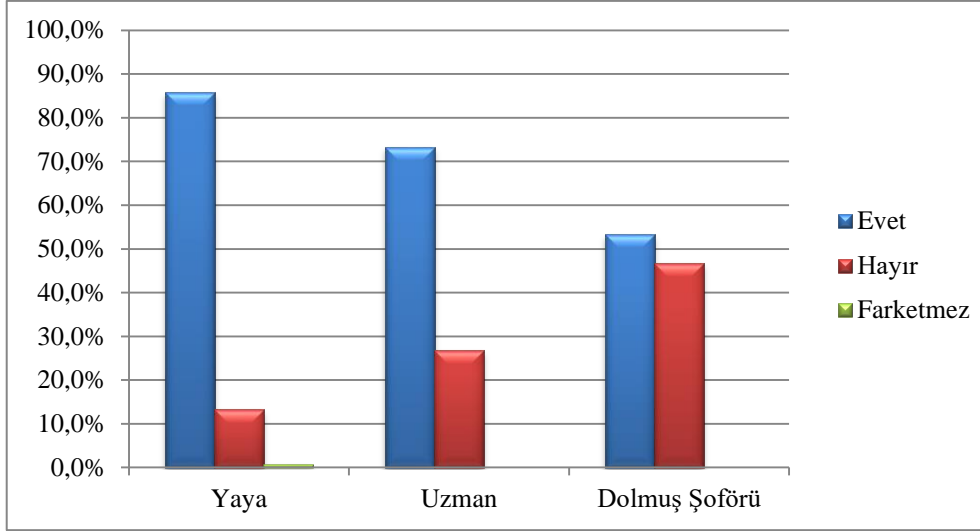
Uzmanların %33,3'ü, yayaların %22,5'i ve işyeri sahibi/çalışanların %9,1'i yayalaştırmanın mümkün olmadığı fikrindedirler. Yayaların %17,5'i, çalışan/işyeri sahibi olanların %9,1'i ve dolmuş şoförlerinin %10'u soruya fikrim yok yanıtını vermişlerdir (Şekil 87).



Şekil 87. Caddenin yayalaştırılma ihtimali hakkındaki fikirler

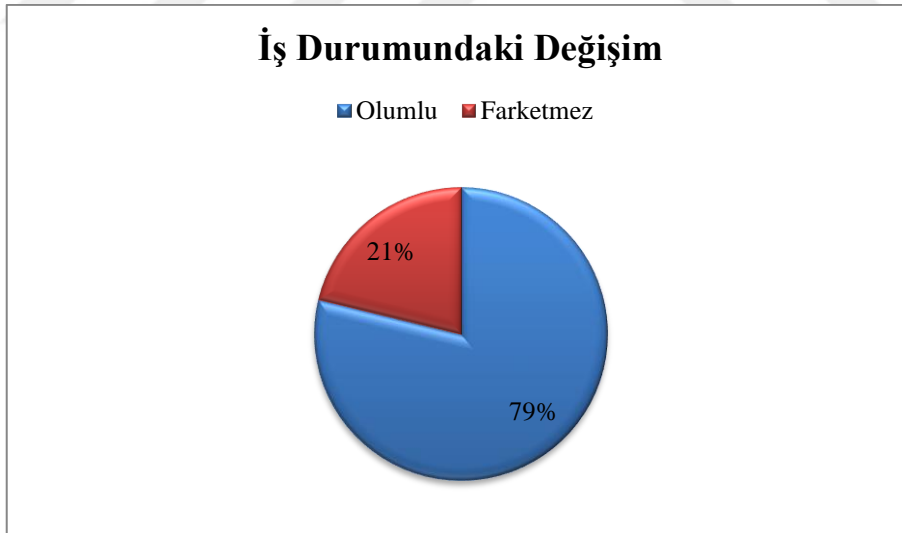
#### Yayalaştırma Sonrası Caddeyi Ziyaret Sıklığında Değişiklik

Caddenin yayalaştırılması halinde ziyaretçi sıklığında artış olup olmayacağı konusunda yayalar %85,8, uzmanlar %73,3 ve dolmuş şoförleri %53,3 oranında olumlu yönde görüş belirtmişlerdir (Şekil 88).



Şekil 88. Yayalaştırma sonrası caddeyi ziyaret sıklığında değişiklik

İşyeri sahibi/çalışanlara bu soru yayalaştırma sonrası işlerinizde nasıl bir değişiklik olur şeklinde sorulmuş olup, %78,8 oranında ‘olumlu yönde katkı sağlar’ ve %21,2 oranında ‘fark etmez’ yanıtı alınmıştır (Şekil 89).



Şekil 89. Yayalaştırma sonrası iş durumundaki değişim beklentisi

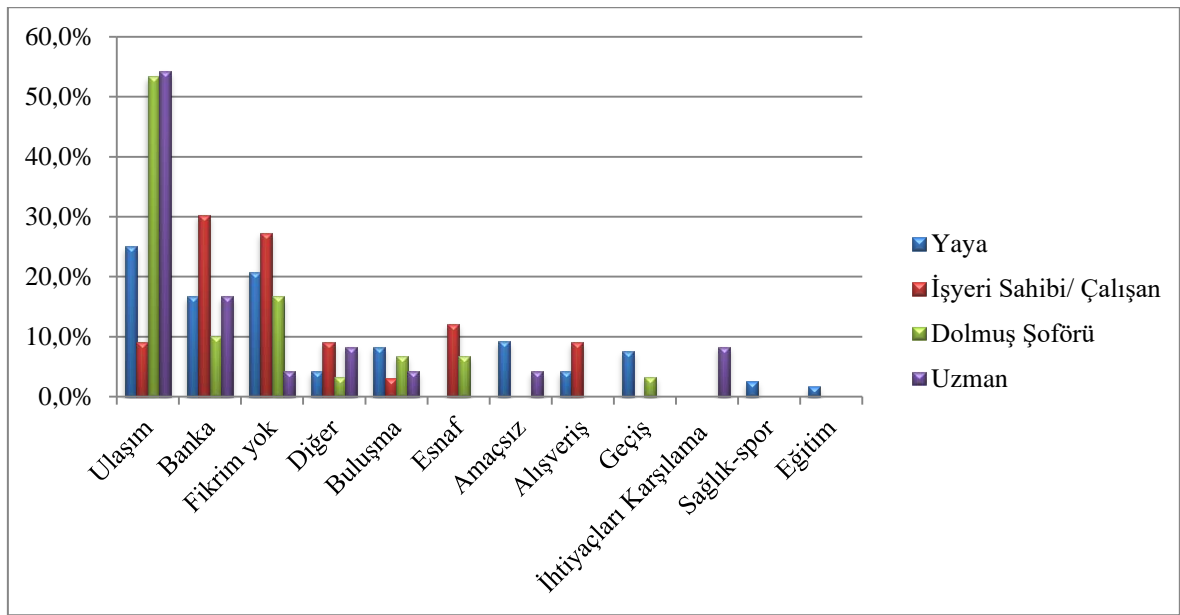
#### Cadde Hangi Amaca Hizmet Ediyor?

Yayalara (%25), uzmanlara (%54,2) ve dolmuş şoförlerine (%53,3) göre cadde öncelikle ulaşım hizmet ederken, çalışan/işyeri sahiplerine (%30,3) göre öncelikle banka/finans kuruluşlarına hizmet etmektedir.

Uzman dışındaki tüm gruplarda yüksek oranlarda caddenin amacına yönelik fikri olmadığını belirtenler (%20,8 yayalar, %27,3 çalışan/işyeri sahipleri, %16,7 dolmuş şoförleri) dikkat çekmektedir. Burada caddenin kimlik ve okunabilirlik ile ilgili sorunları olduğunu anlamak mümkündür.

Caddenin amacına yönelik diğer yanıtlar, esnaf, alışveriş ve ihtiyaç karşılama, buluşma, geçiş, sağlık-spor, eğitim, diğer ve caddenin amaçsız olduğu şeklinde ifade edilmiştir.

Karşılaştırmalı grafik Şekil 90'da verilmiştir.



Şekil 90. Caddenin amacına yönelik yanıtlar

Cadde Sizin İçin Ne İfade Ediyor?

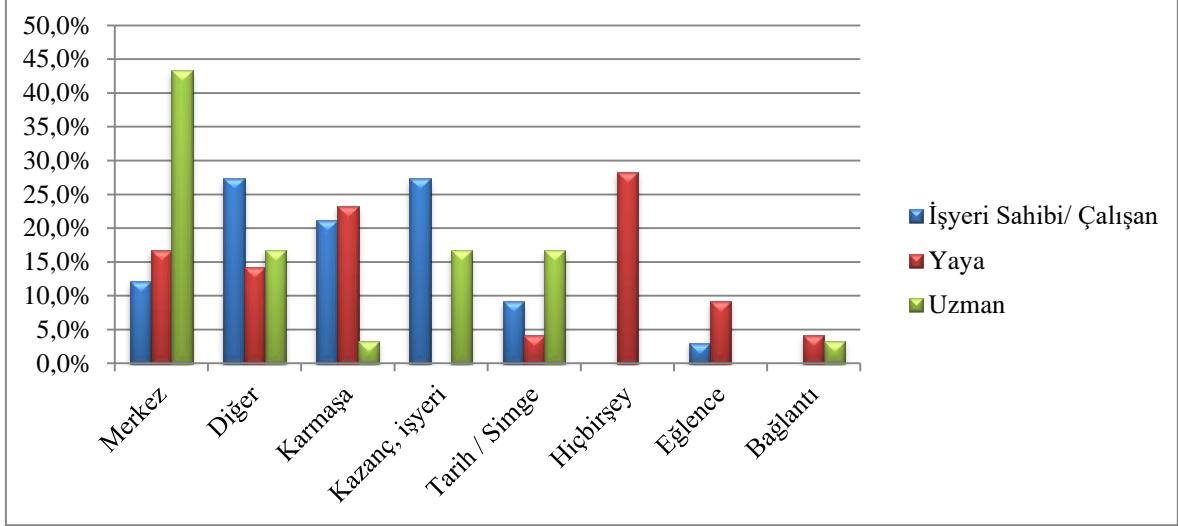
Yayaların %28,3'üne göre cadde kendileri için bir şey ifade etmiyor; %23,3'ü için karmaşayı çağrıştırırken %16,7'si için merkez niteliğinde olduğu anlaşılıyor.

Çalışan/işyeri sahipleri için %27,3 oranında cadde kazanç yeri olarak ifade ediliyor. Yüzde 21,2'si için karmaşa ve %9,1'i için tarih/simge olarak nitelendiriliyor.

Uzmanların %43,3'si için cadde bir merkez, %16,7'si için tarih/simge ve %16,7'si için kazanç yeri olarak görülmektedir.

Belirlenmiş cevaplar dışında diğer seçeneği de yayalarda %14,2, çalışan/işyeri sahiplerinde %27,3 ve uzmanlarda %16,7 oranlarında işaretlenmiştir (Şekil 91). Kentin en eski ve önemli caddesi ile ilgili insanların farkındalıklarının ölçülmeye çalışıldığı bu

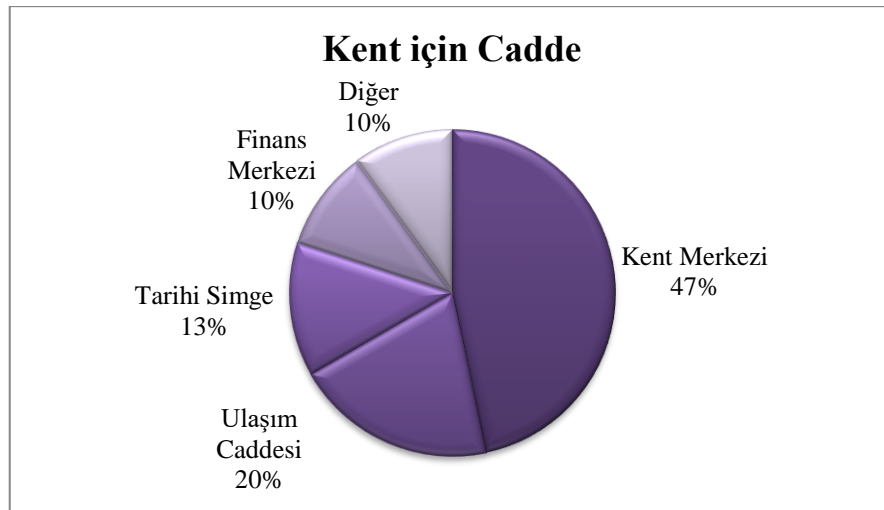
soruda uzmanlar da dahil caddenin algılanışında önemli farklılıkların olduğu ortaya çıkmıştır.



Şekil 91. Caddenin kişiler için anlamı

#### Cadde Kent için Ne İfade Ediyor?

Soru yalnızca uzmanlara sorulmuştur. Cevapların %46,7'si caddenin kentin merkezi olduğu, %20'si ulaşım hizmet eden bir cadde olduğu, %13,3'ükentin tarihi simgesi olduğu, %10'u finans merkezi olduğu şeklindedir. %10'luk oranda diğer seçeneği işaretlenmiştir (Şekil 92).



Şekil 92. Caddenin kent için anlamı

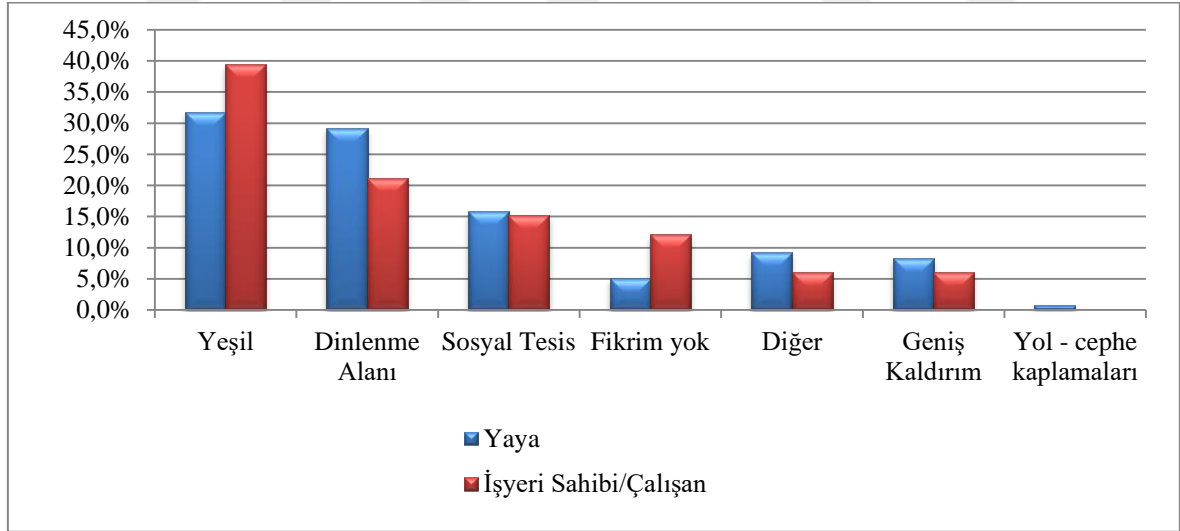
### Caddede Görmek İstedığınız Yenilikler Nelerdir?

Soru yayalar ve işyeri sahibi/çalışanlara yöneltilmiştir. İlk 3 yanıt aynı seçenekler olup yakın oranlarda işaretlenmişlerdir (Tablo 6).

Tablo 6. Caddede görülmesi istenen yenilikler, ilk 3 yanıt

Yenilik	Yaya	İşyeri Sahibi/Çalışan
Yeşil	31,7%	39,4%
Dinlenme Alanı	29,2%	21,2%
Sosyal Tesis	15,8%	15,2%

Cevaplardan anlaşıldığı üzere caddenin mevcut imkanları ve genel görünümü kullanıcıların talep ve ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Açık kamusal alan ihtiyacı olduğu görülmektedir. Diğer cevaplar içinde geniş kaldırım ve yol-cephe kaplamaları kullanıcıların öncelikli ihtiyaçları olmamakla düşük oranlarda tercih edilmişlerdir (Şekil 93).



Şekil 93. Caddede görülmesi istenen yenilikler

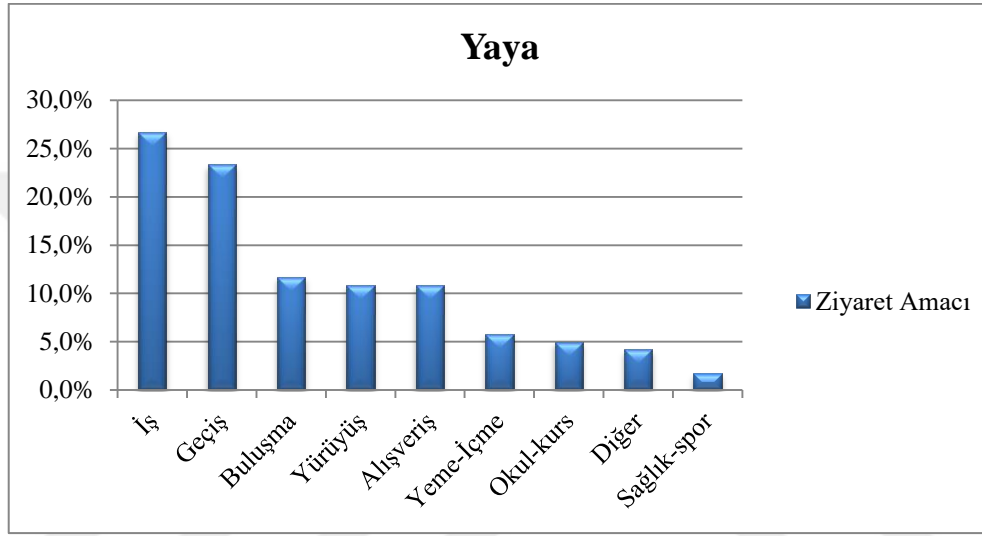
### Yalnızca Yaya Katılımcılara Yöneltilen Soruların Analizi

Anket çalışması için rastgele seçilmiş 120 yayanın 58 kişisi kadın, 62 kişisi erkektir. Yaş aralıkları 15-25 arası 34 kişi, 26-35 arası 50 kişi, 36-50 arası 22 ve 50 üzeri 14 kişi



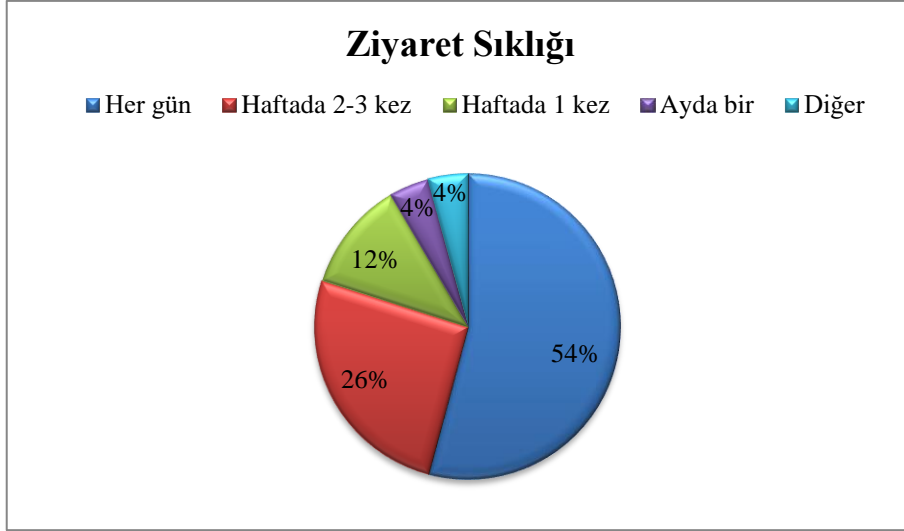
şeklinde olup; 38'i özel sektör çalışanı, 31'i öğrenci, 19'u serbest meslek sahibi, 13'ü kamu görevlisi, 11'i emekli, 6'sı ev hanımı ve 2'si işsizdir.

Yayaların o anda caddeyi ziyaret amaçları Şekil 94'te görüldüğü üzere öncelikle iş (%26,7) ve geçiş (%23,3) içindir. Sonrasında buluşma (%11,7), yürüyüş (%10,8), alışveriş (%10,8), yeme-içme (%5,8), okul-kurs (%5), sağlık-spor (%1,7) ve %4,22'lik bir oranla diğer seçeneği işaretlenmiştir.



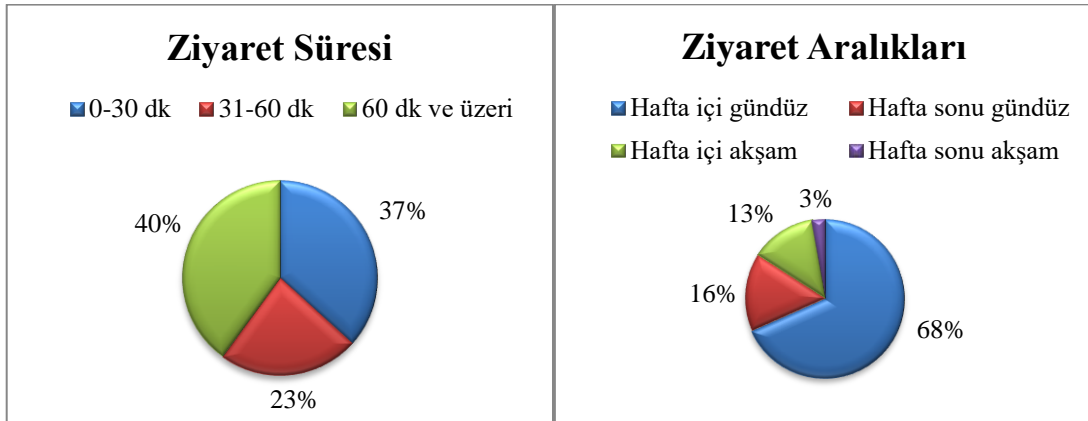
Şekil 94. Yayaların caddeyi ziyaret amaçları

Caddeyi ziyaret sıklıklarına bakıldığında; yayaların %54,2'si her gün, %25,8'i haftada 2-3 kez, %11,7'si haftada 1 kez ve %8,4'ü ayda 1 ve daha seyrek olarak caddeyi ziyaret ettiklerini belirtmişlerdir (Şekil 95). Yaklaşık %75'lik grubun caddeyi oldukça sık ziyaret ediyor olması anket verilerinin gösterge kabul edilebilmesi açısından önemli bulunmuştur.



Şekil 95. Caddeyi ziyaret sıklıkları

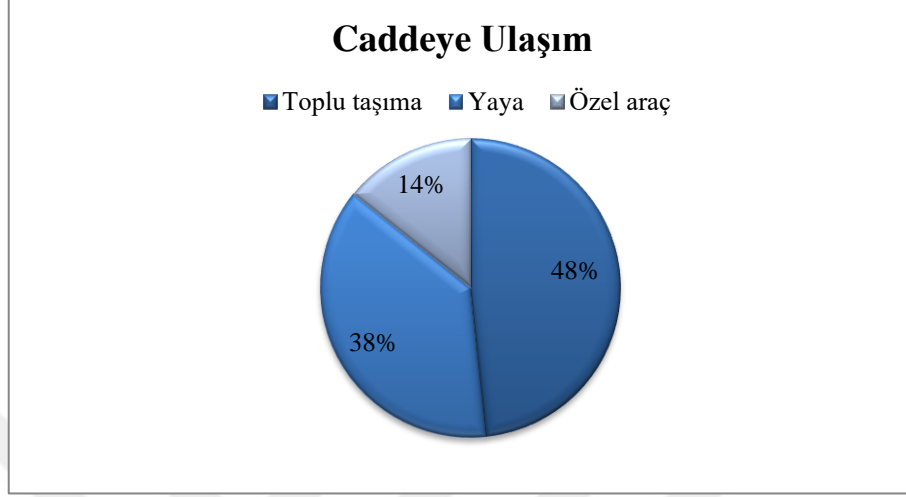
Ziyaretçilerin caddede geçirdikleri zaman sorulduğunda; %40'ının 1 saatten fazla, %23,3'ünün 31-60 dakika ve %36,7'sinin yarım saatten az olmak üzere caddede kaldıkları görülmüştür. Ziyaretlerin %68,3'ü hafta içi gündüz, %15,8'i hafta sonu gündüz, %13,3'ü hafta içi akşam ve %2,5'i hafta sonu akşam gerçekleşmektedir (Şekil 96).



Şekil 96. Ziyaret süreleri ve ziyaret aralıkları

Hafta sonu akşam kullanımının oldukça düşük çıkması gece kullanımı anlamında caddenin imkanlarının yetersiz oluşu ile açıklanabilir. Cadde üzerinde insanların vakit geçirebilecekleri, sosyalleşebilecekleri hiçbir seçenek bulunmamaktadır.

Yayaların yarısı caddeye yaya ulaşırken, diğer yarısı toplu taşıma ve özel araçlarıyla gelmektedirler (Şekil 97).



Şekil 97. Caddeye ulaşım tercihleri

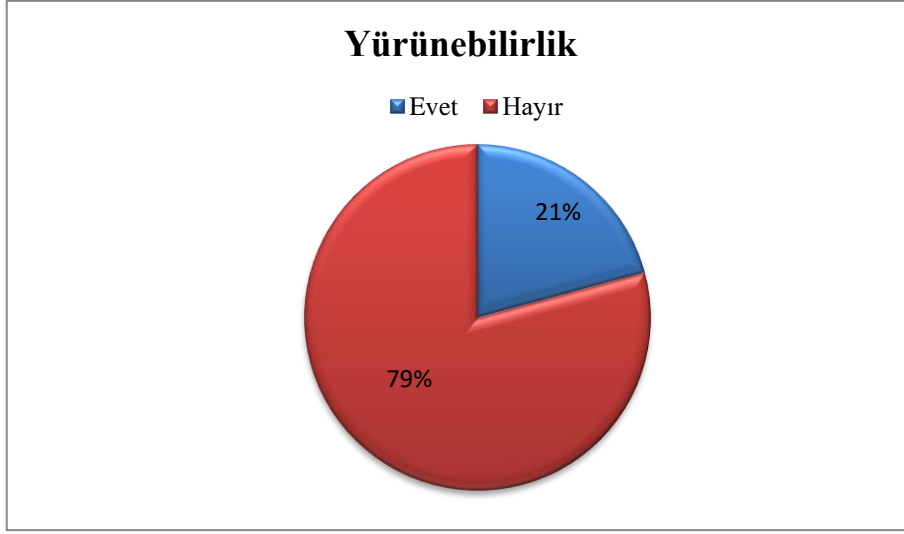
Yayaların %36'sının özel aracı bulunmakta olup, bunların %83'ü caddede gelişlerde araçlarını kullanmadıklarını belirtmişlerdir (Şekil 98).



Şekil 98. Özel araç sahipliği ve caddeyi araçla ziyaret oranları

#### Cadde Yürünebilirliği

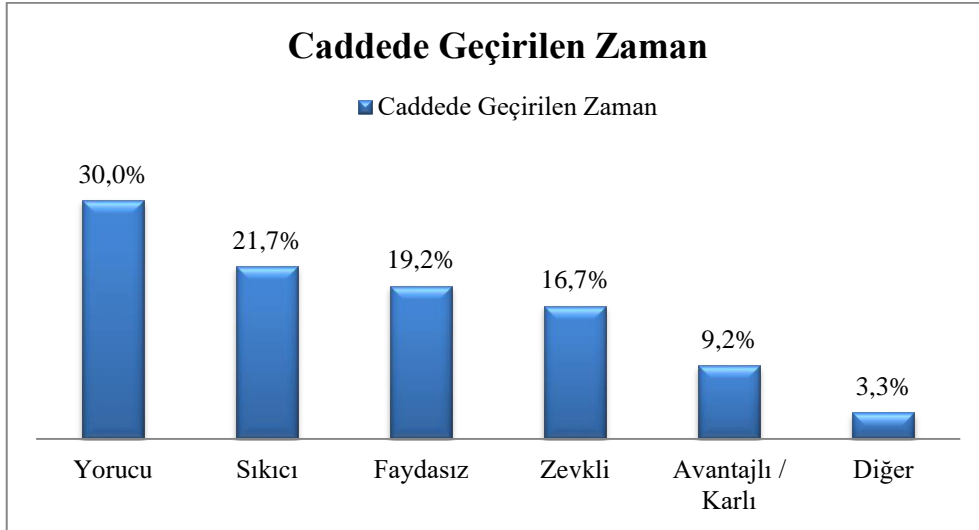
Yayaların %79'u caddede rahat yürüyemediklerini belirtmişlerdir (Şekil 99).



Şekil 99. Cadde yürünebilirliği

#### Caddede Geçirilen Zamanın Niteliği

Yayalardan caddede geçirdikleri zamanı tanımlamaları istendiğinde %70,9'u olumsuz (yorucu, sıkıcı ve faydasız) , %25,9'u olumlu (zevkli, avantajlı/karlı) yanıt vermişlerdir (Şekil 100).

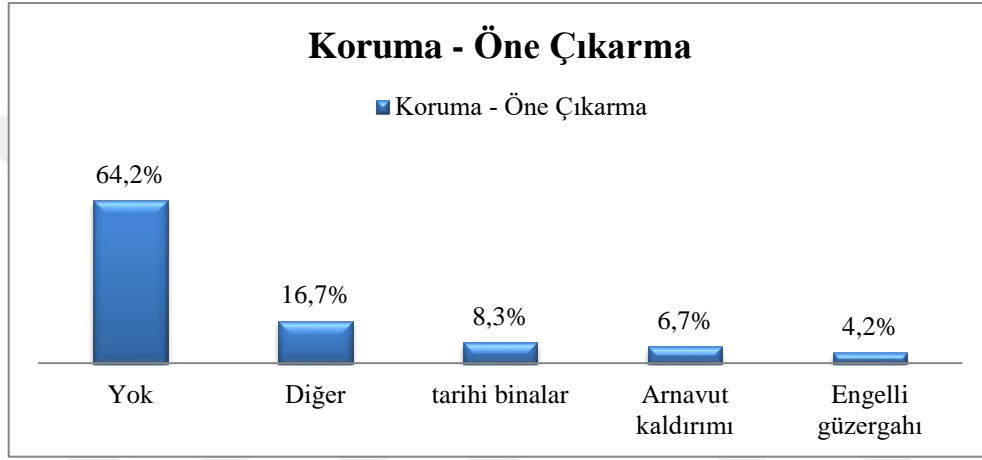


Şekil 100. Caddede geçirilen zamanın niteliği

### Caddede Korunması veya Öne Çıkarılması İstenen Öğeler

Katılımcıların %64,2'si caddede korunması gereken bir öğe olmadığını belirtmiştir. Düşük oranlarda tarihi binaların ve yol kaplamasının korunması ve engelli dolaşımının iyileştirilmesi gerektiğini paylaşanlar olmuştur (Şekil 101).

Caddenin kimliksiz yapısı bu sorunun yanıtıyla da ortaya çıkmaktadır. Kentin en eski caddesinin en yoğun kesitinde korunmaya ve hatırlanmaya değer öğelerin olmayışı düşündürücüdür.

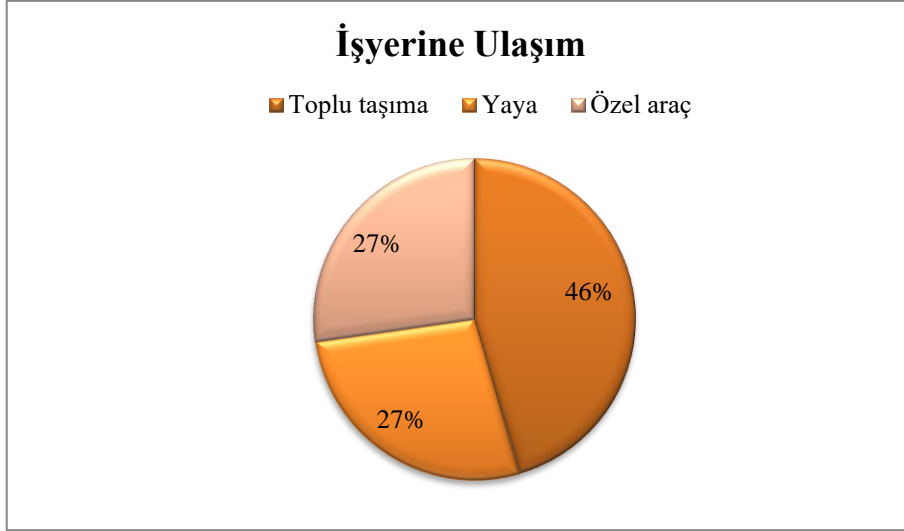


Şekil 101. Caddede korunması veya öne çıkarılması istenen öğeler

### Yalnızca İşyeri Sahibi/Çalışanlara Yöneltilen Soruların Analizi

Rastgele seçilmiş 33 İşyeri sahibi/çalışanın 13 kişisi kadın, 20 kişisi erkektir. Yaş aralıkları 15-25 arası 4 kişi, 26-35 arası 18 kişi, 36-50 arası 8 ve 50 üzeri 3 kişi şeklinde olup; 16'sı özel sektör çalışanı, 15'i serbest meslek sahibi, 1'i kamu görevlisi ve 1'i emekli çalışandır.

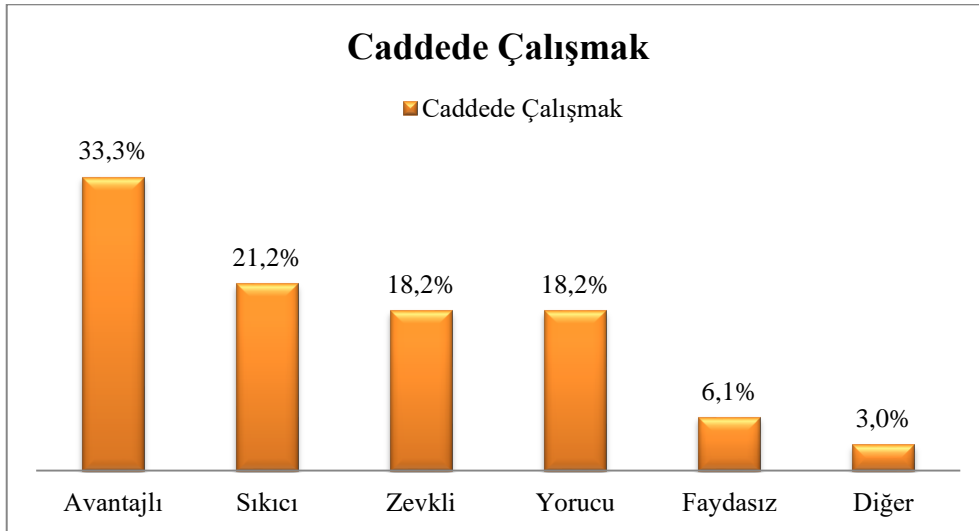
Katılımcıların 31 kişisi şehir merkezinde, 2 kişisi ilçelerde ikamet etmektedir. İşyerlerine ulaşım tercihleri (%46) toplu taşıma ve eşit oranlarda (%27) yaya ve özel araç şeklindedir (Şekil 102).



Şekil 102. İşyerlerine ulaşım tercihleri

### Caddede Çalışıyor Olmak

İşyeri sahibi/çalışanların %33,3'ü caddede çalışmayı avantajlı bulurken %6,1'i fayda sağlamadığını belirtmiştir. %21,2'si çalışırken sıkıldığını, %18,8'i zevk aldığını ve %18,2'si de yorulduğunu paylaşmışlardır (Şekil 103).

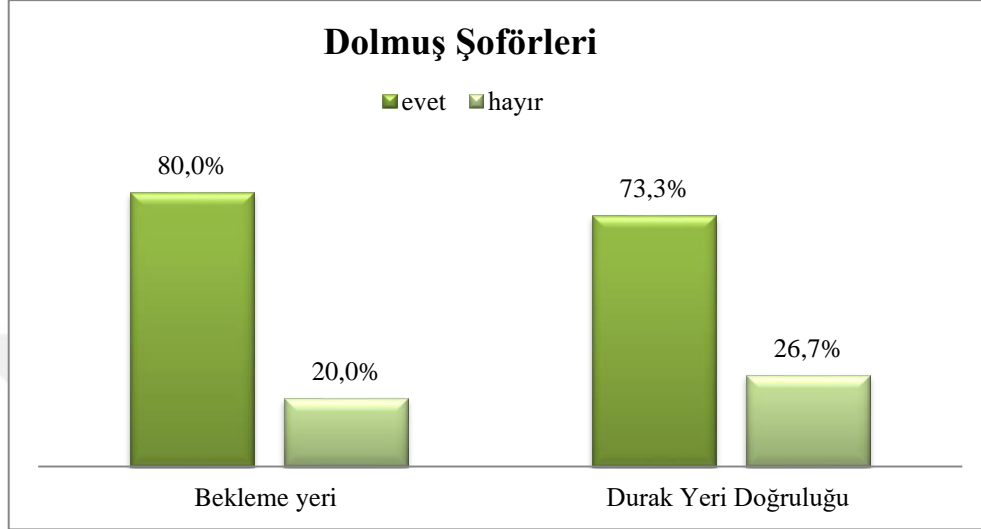


Şekil 103. Caddede çalışıyor olmak ile ilgili yanıtlar



### Yalnızca Dolmuş Şoförlerine Yöneltilen Soruların Analizi

Dolmuş şoförlerinin %80'i bekleme yerlerinden memnun olduklarını ve %73,3'ü durakların caddede yer almasını doğru bulduklarını belirtmişlerdir (Şekil 104).



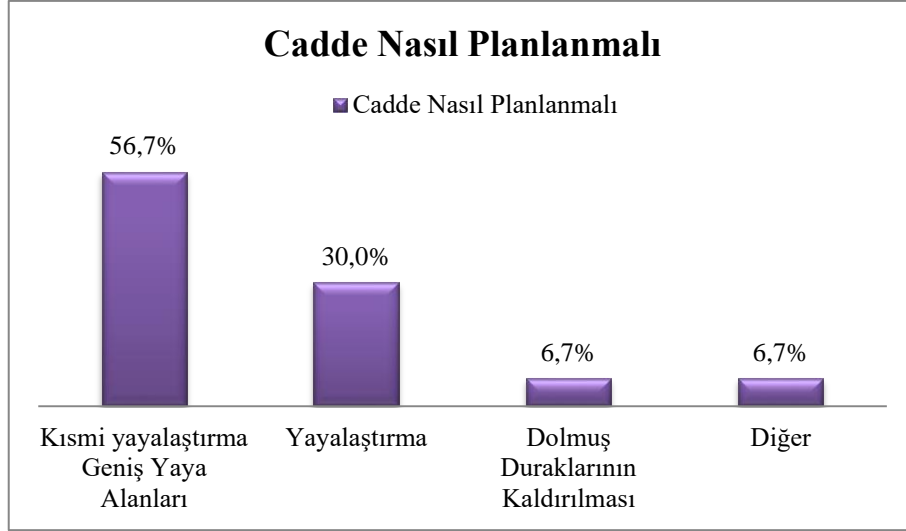
Şekil 104. Dolmuş durakları ile ilgili yanıtlar

### Yalnızca Uzmanlara Yöneltilen Soruların Analizi

Ankete katılan uzmanların 18 kişisi kadın, 12'si erkektir. Yaş aralıkları 15-25 arası 6 kişi, 26-35 arası 14 kişi ve 36-50 arası 10 kişi şeklinde olup; 6'sı özel sektör çalışanı, 5'i akademisyen olup, 19'u kamuda görev yapmaktadır.

Uzmanlara özel caddenin kent için ne ifade ettiği ve caddenin nasıl planlanması gerektiği soruları yöneltilmiştir. İlk sorunun yanıtları 'Cadde Sizin İçin Ne İfade Ediyor?' sorusunun devamında paylaşıldığından burada yer verilmeyecektir.

Caddenin nasıl planlanması gerektiği sorusuna uzmanların %56,7'si 'kısmi yayalaştırma' seçeneği ile yanıt vermişlerdir. İkinci alternatif olarak tamamen yayalaştırma %30'luk oranla tercih edilmiştir (Şekil 105).



Şekil 105. Caddenin nasıl planlanması gerektiğine ilişkin uzman yanıtları

### 3.2.2. Anlamsal Farklılaşım Analizi

Anketlerin son bölümünde yayalardan, işyeri sahibi/çalışanlardan ve uzmanlardan caddeyi zıt sıfat çiftlerini kullanarak tanımlamaları istenmiştir. Sıfat çiftleri yaşanabilirlik kriterlerinin sağlanabilmesi bağlamında Tablo 7’de paylaşıldığı şekilde belirlenmiştir.

Tablo 7. Zıt sıfat çiftleri ile caddenin tanımlanması

1	2	3	4	5	6	7
Çok	Orta	Az	Nötr	Az	Orta	Çok
	Çekici				İtici	
	Kimlikli				Kimliksiz	
	Huzurlu				Huzur Bozucu	
	İşlevsel				İşlevsiz	
	Temiz				Kirli	
	Havadar				Boğucu	
	Düzenli				Karmaşık	
	İlginç				Sıradan	
	Güvenli				Tehlikeli	
	Estetik				Estetik Değil	
	Sağlıklı				Sağlıksız	

Yayalar, işyeri sahibi/çalışanlar ve uzmanların anket sonuçlarına Tablo 8,9 ve 10'da yer verilmiştir. Tüm gruplar için cadde tanımlamaları Şekil 106'da ve karşılaştırmalı sonuçlar Tablo 11'de yer almaktadır.

Tablo 8. Yayaların cadde tanımlama sonuçları

	N	En Düşük	En Yüksek	*Ortalama	Standart Sapma
SF_Çekici	120	1,00	7,00	4,6417	1,86879
SF_Kimlikli	120	1,00	7,00	3,8000	1,90797
SF_Huzurlu	120	1,00	7,00	4,9167	1,58556
SF_İşlevsel	120	1,00	7,00	3,0083	1,65766
SF_Temiz	120	1,00	7,00	4,6333	1,82850
SF_Havadar	120	1,00	7,00	5,0417	1,94200
SF_Düzenli	120	1,00	7,00	5,4750	1,59812
SF_İlginç	120	1,00	7,00	5,0333	1,76299
SF_Güvenli	120	1,00	7,00	3,8500	1,67858
SF_Estetik	120	2,00	7,00	5,2500	1,57315
SF_Sağlıklı	120	1,00	7,00	4,8750	1,57481
Valid N (listwise)	120				
*0-1 arası çok, 1-2 arası orta, 2-3 az, 3-4 nötr, 4-5 az, 5-6 orta, 6-7 çok					

Yayalar caddeyi; az derecede itici, az derecede huzursuz, az derecede kirli, orta derecede boğucu, orta derecede karmaşık, orta derecede sıradan, orta derecede estetik değil ve az derecede sağlıksız bulmuşlardır.

Tablo 9. İşyeri sahibi/çalışanların cadde tanımlama sonuçları

	N	En Düşük	En Yüksek	*Ortalama	Standart Sapma
SF_Çekici	33	1,00	7,00	5,2727	1,77258
SF_Kimlikli	33	1,00	7,00	3,6061	2,06063
SF_Huzurlu	33	1,00	7,00	4,8485	1,93845
SF_İşlevsel	33	1,00	7,00	2,9394	1,98336
SF_Temiz	33	1,00	7,00	4,5455	2,37291
SF_Havadar	33	1,00	7,00	5,0606	2,24916
SF_Düzenli	33	1,00	7,00	5,6061	1,73096
SF_İlginç	33	1,00	7,00	5,0303	1,79382
SF_Güvenli	33	1,00	7,00	4,0000	1,88746
SF_Estetik	33	1,00	7,00	5,5758	1,75054
SF_Sağlıklı	33	1,00	7,00	5,0606	1,76670
Valid N (listwise)	33				
*0-1 arası çok, 1-2 arası orta, 2-3 az, 3-4 nötr, 4-5 az, 5-6 orta, 6-7 çok					

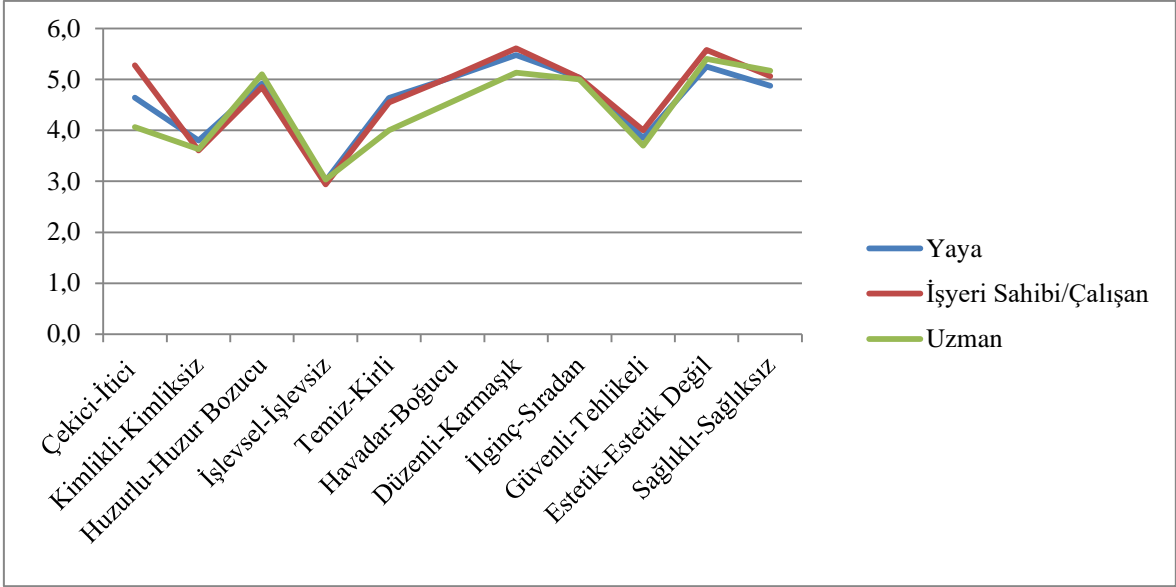
İşyeri sahibi/çalışanlar caddeyi; orta derecede itici, az derecede huzursuz, az derecede işlevsel, az derecede kirli, orta derecede boğucu, orta derecede karmaşık, orta derecede sıradan, az derecede tehlikeli, orta derecede estetik değil ve orta derecede sağlıksız olarak tanımlamışlardır.

Tablo 10. Uzmanların cadde tanımlama sonuçları

	N	En Düşük	En Yüksek	*Ortalama	Standart Sapma
SF_Çekici	30,00	1,00	7,00	4,07	1,96
SF_Kimlikli	30,00	1,00	7,00	3,63	1,77
SF_Huzurlu	30,00	1,00	7,00	5,10	1,49
SF_İşlevsel	30,00	1,00	7,00	3,03	1,59
SF_Temiz	30,00	1,00	7,00	4,00	1,64
SF_Havadar	30,00	1,00	7,00	4,57	1,70
SF_Düzenli	30,00	2,00	7,00	5,13	1,59
SF_İlginç	30,00	2,00	7,00	5,00	1,53
SF_Güvenli	30,00	1,00	7,00	3,70	1,37
SF_Estetik	30,00	2,00	7,00	5,40	1,40
SF_Sağlıklı	30,00	3,00	7,00	5,17	1,23
Valid N (listwise)	30,00				
*0-1 arası çok, 1-2 arası orta, 2-3 az, 3-4 nötr, 4-5 az, 5-6 orta, 6-7 çok					

Uzmanlar caddeyi; az derecede itici, orta derecede huzursuz, az derecede kirli, az derecede boğucu, orta derecede karmaşık, orta derecede sıradan, orta derecede estetik değil ve orta derecede sağlıksız olarak tanımlamışlardır.

Tüm gruplar için karşılaştırmalı sonuçlar Şekil 106'da ve toplam sonuç Tablo 11'de verilmiştir.



Şekil 106. Tüm gruplar için cadde tanımlamaları

**Çekici-İtici:** Caddede en çok vakit geçiren işyeri sahibi/çalışanlar en olumsuz yanıtı vererek caddenin orta derecede itici olduğunu belirtmişlerdir. Yaya ve uzmanlar caddeyi az derecede itici bulmaktadırlar.

**Kimlikli-Kimiksiz:** 3 grup için de cadde ne kimlikli ne kimiksiz olarak tanımlanmıştır.

**Huzurlu-Huzur Bozucu:** Yaya ve işyeri sahibi/çalışanlar için az derecede huzur bozucu iken uzmanlar için orta derecede huzur bozucu olarak belirtilmiştir.

**İşlevsel-İşlevsiz:** Cadde tüm kullanıcılar tarafından az derecede işlevsel olarak tanımlanmıştır. Bu özellik cadde ile ilgili tek olumlu özelliği yansıtması bakımından önemlidir. Caddede birçok imkandan bir arada faydalanılabiliyor olması caddenin işlevselliğini desteklemektedir.

**Temiz-Kirli:** Yaya ve işyeri sahibi/çalışanlar caddeyi az derecede kirli olarak tanımlarken, uzmanlara göre cadde ne temiz-ne kirli olarak belirlenmiştir.

**Havadar-Boğucu:** Yaya ve uzmanlar için az derecede boğucu iken işyeri sahibi/çalışanlar tarafından orta derecede boğucu olarak nitelendirilmiştir.

**Düzenli-Karmaşık:** 3 grup tarafından da cadde orta derecede karmaşık olarak tanımlanmıştır.

**İlginç-Sıradan:** 3 grup tarafından da cadde orta derecede sıradan olarak tanımlanmıştır.

Güvenli-Tehlikeli: Tüm gruplarca cadde ne güvenli-ne tehlikeli olarak tanımlanmıştır.

Estetik-Estetik Değil: 3 grup tarafından da cadde orta derecede estetik değil olarak tanımlanmıştır.

Sağlıklı-Sağlıksız: İşyeri sahibi/çalışanlar ve uzmanlar tarafından orta derecede sağlıksız bulunurken, yayalarca az derecede sağlıksız olarak tanımlanmıştır.

Tablo 11. Cadde tanımlamaları toplam sonuç

	Çok	Orta	Az	Nötr	Az	Orta	Çok	
Çekici								İtici
Kimlikli								Kimliksiz
Huzurlu								Huzur Bozucu
İşlevsel								İşlevsiz
Temiz								Kirli
Havadar								Boğucu
Düzenli								Karmaşık
İlginç								Sıradan
Güvenli								Tehlikeli
Estetik								Estetik Değil
Sağlıklı								Sağlıksız

Tüm tanımlamalara bakıldığında, caddenin olumlu tanımlama olarak tüm gruplarca az derecede işlevsel bulunduğu görülmektedir. Diğer tüm yanıtlar ya nötr ya da olumsuz sıfatlardan oluşmaktadır. Bütün gün caddede vakit geçirenlerin, sıkça veya seyrek olarak ziyaret edenlerin ve belli bir bilgi birikimi ile caddeyi gözlemleyenlerin aynı fikirlerde olması cadde yapılanmasında düzeltilmesi gereken şeylerin olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.



### 3.3. Anket Verileri ile Anlamsal Farklılaşım Yanıtlarının Karşılaştırması

Soru kağıdı bölümünde alınan yanıtlar ve zıt sıfat çiftleri ile belirlenen cadde tanımlamalarının tutarlılığına baktığımızda sonuçların birbirini desteklediği görülmüştür. Sonuçlar Tablo 12’de paylaşılmıştır.

Tablo 12. Anket verileri ile anlamsal farklılaşım verileri karşılaştırması

Anket Sonuçlarına Göre Cadde	Anlamsal Farklılaşım Sonuçlarına Göre Cadde
Caddenin en önemli sorunları; trafik, kalabalık ve karmaşa, yetersiz yaya alanları	Orta Karmaşık, Az Boğucu, Az İtici, Az Huzur Bozucu, Orta Sağlıksız
Caddenin estetik olmayışı sorunu	Orta Estetik Değil, Orta Sıradan, Az Kirli
Çözümün ilk şartı olarak dolmuş duraklarının kalkması isteği	Orta Karmaşık, Az Boğucu, Az İtici, Az Huzur Bozucu, Orta Estetik Değil
İş, geçiş, buluşma, yürüyüş, alışveriş, yeme-içme, okul, kurs, spor amaçlı caddenin ziyaret ediliyor olması	Az İşlevsel
Caddede çalışmanın avantajlı bulunması	Az İşlevsel
Caddede rahat yürünememesi	Orta Karmaşık, Az Boğucu, Az İtici, Az Huzur Bozucu, Ne Güvenli Ne Güvensiz
Caddede geçen zamanın daha çok yorucu, sıkıcı ve faydasız bulunması	Az İtici, Az Huzur Bozucu, Orta Sağlıksız, Orta Karmaşık, Orta Sıradan
Caddede korunmaya değer öğelerin olmayışı yanında Caddenin merkez ve tarihi simge olarak görülüyor olması	Ne Kimlikli Ne Kimliksiz, Orta Sıradan

### 3.4. Görüşme Verileri Analizi

Bu bölümde çalışma alanı olan Kahramanmaraş Caddesi’ne güneyde paralel olarak uzanan ve 2008 yılında yayalaştırılan Uzun Sokak esnafı ile yayalaştırma sonrası değişimleri öğrenmek üzere yapılan görüşmelerin analizlerine yer verilmiştir.

Uzun Sokak’ın yayalaştırılması öncelikle Pazar günleri araç trafiği kısıtlamasıyla başlatılmış, daha sonra (23.00-09.00) saatleri arasında hizmet araçları girişi hariç tam zamanlı araç trafiğine kapatılarak tamamlanmıştır. Zaten dar olan sokaktan tek şerit araç geçişi esnasında trafik güvenliği yok denecek kadar azdı. Yayalaştırma ile yayaların rahat

ve güvenli dolaşımı sağlanmış oldu (Şekil 107). Fakat sonrasında mekana yaya kullanımı için pek de farklı hizmetler getirilemedi. Trabzon denince hemen akla gelen ve aslında çok uzun olmayıp Uzun Sokak adını almasından kaynaklı duyulan merak nedeniyle belli bir ziyaretçi potansiyeline sahip sokağın daha özel tasarım detaylarıyla canlandırılması beklenmektedir.



Şekil 107. Uzun sokak yayalaştırma öncesi ve sonrası (URL-77, 78).

Görüşmeler farklı alanlarda hizmet veren 10 işyeri ile 9 Ocak 2016 Cumartesi ve 14 Ocak 2016 Perşembe günlerinde yapılmıştır.

Görüşme yapılan işyerlerinin 5'i 50 yıl üzerinde, diğerleri 15-35 yıldır caddede hizmet vermektedirler.

Yayalaştırma sonrası işlerindeki değişiklikler sorusuna 7'si olumlu, 2'si olumsuz fark olduğu ve 1'i fark olmadığı yönünde cevap vermiştir.

Görüşülen kişilerin 7'sine göre yayalaştırma sonrası sokak bileşenleri ve kullanıcı profili açısından olumlu bir farklılık olmamıştır. Gerekçe olarak, sokağın başıboş kişilerce yoğun olarak kullanılması sonucu özellikle akşam saatlerinden sonra güvenlik sorununun yaşandığı, zemin kaplamalarının mal giriş çıkışlarında kullanılan araçlar nedeniyle zarar gördüğü, kötü görüntülerin oluştuğu ve daha kirli, daha karmaşık hale geldiği ifade edilmiştir. Olumlu gelişmelerin olduğunu söyleyenler ise yaya alanının önceki haline göre daha rahat hareket edebildiklerini ve sokağın daha güzel bir görünüme sahip olduğunu belirtmişlerdir.

Sokağın şimdiki halini değerlendirmelerinde aydınlatmanın sıradan ve yetersiz, zemin kaplamalarının ise bakımsız olduğunu dile getirmişler, sokakta bitki ve dinlenme alanları görmek istediklerini özellikle paylaşmışlardır.

Zamanında sokağın yayalaştırılmasına nasıl bakmıştınız sorusuna 9 kişi evet, 1 kişi hayır yanıtını vermiştir. ‘Hayır’ yanıtını veren kişi şu anda da aynı fikirde olduğunu belirtmiştir.

Yaşanan deneyimler ışığında çalışma alanı olan Kahramanmaraş Caddesi’nin yayalaştırılmasına nasıl bakıyorsunuz sorusuna 6 kişi olumlu yaklaşırken 4 kişi trafik sorununun çözülemeyeceği gerekçesiyle olumsuz yanıt vermişlerdir. Olumlu yanıt verenlerden 4’ü ancak kısmi yayalaştırmanın uygun olacağını belirtmişlerdir.



#### 4. TARTIŞMA

Dünyadaki hızlı teknolojik gelişmeler bizlere her türlü kolaylığı fazlasıyla sunarken, mevcutta sahip olduklarımızdan da çok şeyi geri dönülemez halde bizlerden çalmaktadır. Artan nüfusun ihtiyaçlarının karşılanması adına tüm kaynaklar geri dönüşü olmayan yollarla ve hızlı bir şekilde tüketilmektedir. Bu sebeptir ki; sürdürülebilirlik kavramı son yılların en çok üzerinde çalışılan konularının başında gelmektedir. Hemen her sektörde sürdürülebilirlik stratejileri için büyük çalışmalar yapılmaktadır, çünkü dün kaynak olarak kullandığımız ancak dönüştüremeyip yok ettiğimiz her şey bugün eksikliğini hissettiğimiz bir ihtiyaca dönüşmektedir.

Tartışmasız günümüzde kentler tüketimin en fazla olduğu yerlerdir. Bilinçsiz tüketimin maksimum seviyelere ulaştığı kentlerde sorunlar da giderek artmaktadır. Bugün kent deyince akla ilk gelen olumsuz öge trafiktir. Herkesin bir şekilde dahil olduğu ve kullandığı bir sistem; ulaşım ve bunu sorun haline getiren seçimlerimiz; otomobil bağımlılığı. Hava kirliliği, su yetersizliği, gürültü, karmaşa, güvensizlik, azalan bitki örtüsü nedeni ile yok olan yaşam alanları ve türler, aynı havayı solumalarına rağmen birbirlerini tanımayan hatta merak etmeyen insanlar, yalnızlaşan ve yabancılaşan toplulukların varlığında otomobil bağımlılığının büyük payı vardır.

Ünlü şehir plancısı Jeff Speck otomobillerin eskiden bir özgürlük aracı iken, günümüzde egzoz gazı çıkaran ve zaman israf eden ölümcül bir protez araca dönüştüklerini belirtmektedir. Hareketsizliğin tüm hastalıkların tetikleyicisi olduğunu vurgulayarak otomobil bağımlılığının zararlarına dikkat çekmektedir (URL-18).

Kent bilimci Charles Montgomery 'Mutlu Kent' (Happy City) adlı kitabında kentlerin servet makineleri olarak değil; insan refahını şekillendiren sistemler olarak düşünölmeleri gerektiğini belirtmekte ve kentsel kazanımların sosyalleşmeyi iyi yönde şekillendirdiği sürece anlamlı olabileceğine vurgu yapmaktadır. Geleneksel yaşam tarzından uzaklaştırılan 'her şeye sahip ancak mutlu olamayan' insanların varlığına dikkat çekmekte ve çözümün kentsel tasarımların bu eksiklikleri tamamlayıcı nitelikte olması ile mümkün olduğu üzerinde durmaktadır (URL-79).

Kentlerde ulaşımı sorun haline getiren hatalı ulaşım planlamaları ve hizmetleridir. Trafik sözcüğünden yalnızca hareket halindeki araçların değil, duranların da kastedildiği bilinmelidir. Çünkü sistemin sorunsuz işleyebilmesi için bu ikisinin dengede kalması yani

maksimum kapasitenin aşılmaması gerekmektedir (Kılınçaslan, 2012). Geleneksel yaklaşım tarzı olan araç kullanım talebini karşılamak için sürekli yeni yolların ve park yerlerinin açılması kısa süreli ve önü en çabuk tıkanacak çözümdür. Hatta ülkemizde birçok kentte trafik çözümsüzlüğünün bu gerekçeye dayandığı söylenebilir. Oysa çağdaş yaklaşımlarda çözüm, talebi kontrol altına almak ve yönetmektir. Yani etkili, sürdürülebilir çözüm insanları otomobil kullanmamaya teşvik etmektir. Burada yolculuk talebinin azaltılması, yolculukların toplu taşıma yönlendirilmesi ve bireysel ulaşımın sınırlandırılması (yasaklama, kısıtlama ve öncelik) başlıkları altında birçok seçenek bulunmaktadır.

Otomobil kullanımının trafik sıkışıklığına sebep olması yanında ekolojik, ekonomik, sosyal ve sağlık açısından birçok olumsuz etkisi olduğu günümüzde büyük bir çoğunluk tarafından bilinmekte ve hissedilmektedir. Ancak buna rağmen otomobil sahiplerinin otomobillerinden ayrılmaları bir kısıt olmadığı sürece mümkün olamamaktadır. Bu sebeple dışarıdan bir yönlendirmenin yapılması kentlerdeki yaşanabilirliğin artırılması -ya da bazı yerlerde sağlanması- noktasında kaçınılmazdır.

Özellikle kent merkezleri yoğun yaya kullanımının olduğu, ihtiyaçların karşılandığı, sosyal etkinliklerin gerçekleştirildiği ve kent imajının oluştuğu önemli kamusal alanlardır. Bu yüzden bu merkezlerin daha temiz, düzenli, estetik, okunabilir, gürültüsüz ve yeşil olmaları beklenir. Bunların sağlanabilmesi de bu alanların yaya öncelikli planlanması ile birebir ilişkilidir.

Bu bağlamda son yıllarda birçok çalışma yapılmıştır. Yaya bölgeleri ve yaya öncelikli yollar kullanım uygunlukları ve sağladıkları katkılar açısından irdelenmiş, var olduğu belirlenen eksikliklerin giderilmesi amacıyla öneriler getirilmiştir.

Demir (2008), Antakya Hürriyet Caddesi yayalaştırma örneğinde caddenin yayalaştırılma olanaklarını araştırmış, halkın talepleri ve gözlem verileri sonucu kısmi yayalaştırmanın gerekli ve mümkün olduğu kanısına varıldığını paylaşmıştır.

Çalışkan (2011), yayalaştırma kavramını kamu yararı bağlamında Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) yayalaştırma projesini incelemiştir. Çalışmasında kamu yararının en önemli amacının kullanıcıların yaşam kalitesinin artırılması olduğunu belirterek, çalışma alanını bu çerçevede değerlendirmiştir. Ulaştığı sonuçlar çoğu yaya bölgesinin geçiş amaçlı kullanıldığı ve bu bölgelerdeki araç trafiğinden arındırılmış bölge oluşturmanın ötesine geçilemediği yönünde olmuştur.

Altunbaş (2006), kent merkezlerinde yayalaştırmanın işlevsel değişim üzerine etkilerini İstiklal Caddesi örneğinde araştırmış ve merkezi iş alanı içerisinde yapılan yayalaştırmaların alandaki hizmet fonksiyonunun tür ve yapısını değiştireceği hipotezini destekler sonuçlara ulaşmıştır.

Beyazıt (2007), Kabataş örneğinde kent yaşanabilirliğini artıran yaya mekanlarını türlerarası ulaşım sistemi içinde irdelemiştir. Yürümenin faydaları üzerinde durmuş ve türlerarası ulaşım sistemi içinde yaya mekanlarında karşılaşılan ihtiyaçlara yönelik geliştirilen politikaların, sistemin daha güvenilir ve daha etkin bir şekilde çalışmasını sağlayacağını aktarmıştır.

Okulu (2007), kent merkezlerinde motorsuz ulaşım planlaması konusunda Ankara Tunalı Hilmi Caddesi'nin yaya dostu bir alana dönüştürülmesi fırsatlarını araştırmıştır. Çalışma sonunda yaya trafiğinin sürdürülebilir kentlerin en önemli bileşeni olarak göz ardı edilmemesi gerektiğine vurgu yapmıştır.

Günümüzde birçok kentte yaya ana ulaşım planları hazırlanmakta, değişen kullanım yoğunluğu ve ihtiyaçlara göre bu planlar devamlı güncellenmektedir. Bu çalışmaların çıkış nedenlerinin başında çevre sorunları, obezite, bozulan toplum yapısı ve araç yükünü kaldırmakta zorlanan sınırlı alanlar gelmektedir.

Gelişmekte olan ülkeler arasındaki Türkiye'de de benzer ve ortak sorunların artışı nedeniyle yayalaştırma konusu incelenmeye değer görülmüştür. Bu bağlamda çalışmada, kentsel sorunlar ve bu sorunlar içerisinde ulaşım detaylı bir şekilde irdelenmiştir. Çalışma alanı özelinde yaya ve araç yoğunlukları, trafik kaynaklı olumsuzluklar, kullanıcı talepleri ve çözüm önerileri araştırılmıştır.

Çalışma alanı olarak kentin en önemli caddesinin en işlek kesiti ele alınmıştır. Alanda yapılan gözlemler, kullanıcıların ve uzmanların cadde özelindeki görüşleri ve bilimsel veriler ışığında cadde sorunları tanımlanmıştır. Bu çerçevede ulaşılan sonuçlar bu bölümde irdelenmeye çalışılmıştır.

Cadde en yoğun Cumartesi, en az Pazar günü ziyaret edilmektedir. Genç ve erkek kullanıcılar her zaman diliminde caddeyi daha fazla kullanmaktadırlar. Cumartesi en yoğun kullanım aralığı olan 15:00-16:00 saatleri arasındaki yoğunluk 25 bin kişinin üzerine çıkmaktadır.

Caddede yoğun saatlerde yayaların hareket kolaylığının kısıtlandığı görülmektedir. Özellikle dolmuş duraklarının yer aldığı güney kaldırımlarda kuyrukların oluştuğu saatlerde sıklıkla yürümenin kesintiye uğradığı ve yayalarca araç yolunun kullanıldığı



gözlemlenmiştir. Araç geçişinin de yoğun olduğu zamanlarda caddede ilerlemek oldukça zorlaşmaktadır. Duraklarda bekleyen araçlar nedeniyle yayaların görüş açıları kısıtlanmakta; mekanın daha dar ve daha boğucu hissedilmesi söz konusu olmaktadır. Bu rahatsızlık sonucu insanların caddede yürüyüşü tercih etmeyip, ara sokaklarla Kunduracılar ve Uzun Sokak'a çapraz geçişler yaptıkları gözlemlenmiştir.

Kullanıcılardan çok esnafın özensiz tutumu nedeni ile Cadde çoğunlukla temiz bir görünüme sahip olamamaktadır. Gün içerisinde çöplerin ve atıkların çöp kutularının yanlarına bırakılması güvenlik ve estetik açılarından olumsuz sonuçlar doğurmaktadır.

Cadde üzerinde yer alan 15 adet bankaya ait para çekme/yatırma üniteleri önlerinde kuyruklar çoğunlukla kaldırımlara inmektedir. Bu da yine güvenlik ve fiziksel açıdan sorunlara neden olmaktadır.

Hem gözlemlerimize hem de anket verilerine göre caddenin en önemli sorunu trafik, sonrasında ise kalabalık, karmaşa ve yetersiz yaya alanlarıdır. Bu anlamda caddede yeni bir düzenlemeye ihtiyaç olduğu anlaşılmaktadır. Çözüm konusunda ise alanda geniş yer kaplayan dolmuş duraklarının kaldırılması ve kısmi yayalaştırma önerileri çoğunluk tarafından tercih edilmiştir.

Trabzon'da ulaşım çözülememiş bir sorun olarak büyümeye devam etmektedir. Kentin elimizde bulunan ilk planında dahi Kahramanmaraş Caddesi'nin önemi vurgulanmıştır. Kahramanmaraş Caddesi ankete katılan kimi kişilerce 'mecburiyet caddesi' olarak tanımlanmıştır. Yani bir yerden bir yere ulaşırken bu caddenin kullanılması gerekliliği belirtilmiştir. Bu bağlamda caddenin her gün artan trafik yükünün hafifletilmesi talep edilen ve gerekli görülen bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır.

Kurdoğlu vd. (2015) Trabzon kent örneğinde 'Çok Fonksiyonlu Yeşil Yol Modeli' adlı çalışmalarında, kent merkezini 5 bölüme ayırarak, katılımcılardan önerilen 5 yeşil yol güzergahının kente olası katkılarını (alternatif ulaşım, bağlantılılık, kimlik, fonksiyonel katkı ve süreklilik) değerlendirmelerini istemişlerdir. Araştırmada 5 öneri içinde 4'ünün öncelikle alternatif ulaşım katkı sağlayacağı belirlenmiştir. Çalışmada önerilen 5 güzergahtan biri üzerinde olan Kahramanmaraş Caddesi özelinde de ilk katkı olarak alternatif ulaşım seçeneği işaretlenmiştir. Bu çalışma sonuçları, kentin ulaşım sorununun boyutunu bir kez daha ortaya koyması ve cadde özelinde alternatif çözümlerin araştırılmasının doğruluğu bakımından önemlidir.

Ulaşım sorununa çözüm olarak raylı sistemin çok az kişi tarafından önerilmesi düşündürücüdür. Zira 2004 yılında Trabzon Belediyesi tarafından Kanada Uluslararası

Gelişim Ajansı'na (Canadian International Development Agency) 'Trabzon Hafif Raylı Sistemi Fizibilite Çalışması' yaptırılmış ve projenin uygulanabilirliği onanmıştı (Trabzon, 2004). Ancak değişen yerel yönetimlerin tutumu projenin uygulanması noktasında yetersiz kalmıştır. Bugün bile Beşirli-Havaalanı arasında tasarlanan projenin uygulanması ile kent içi ulaşım sorununun büyük bir kısmının çözüme kavuşabileceği açıktır.

Dolmuş duraklarının caddeden kaldırılması konusu dolmuş şoförleri dışında büyük bir kesimin talebi olarak ortaya konmuştur. Uygulanabilirliği şöyle mümkündür; buradaki dolmuşların caddeye çok yakın mesafelerde durakları (bekleme yerleri) bulunmaktadır. Bu dolmuşlar da o durak yerlerine yönlendirilebilir. Bu sayede hem trafikteki araç sayısının azaltılması hem de dolmuşun dolması için beklenen sürelerin kısaltılması sağlanmış olur. Sadece dolmuş binmek için caddede kalabalık yaratan kesimden de cadde arındırılırken, diğer amaçlarla caddeyi kullananların daha iyi vakit geçirmeleri sağlanabilir. Bu yoğunluğun caddeden uzaklaştırılması açık kontak ve korna seslerinin de olmaması anlamına gelir ki; özellikle cadde üzerinde işyeri olanların daha sessiz bir ortamda keyifle çalışmaları desteklenebilir.

Caddenin yayalaştırılmasına dolmuş şoförleri karşı çıkarken; yayalar, cadde üzerinde işyeri olanlar/çalışanlar ve uzmanlar olumlu bakmışlardır. Caddede çalışanların hepsinin kısmi/tam yayalaştırma istekleri alanda daha çok vakit geçirmenin farkını ortaya koymaktadır. Yine caddede çalışanların gürültüden en fazla rahatsızlık duyan grup olmaları cadde sorunlarının algılanışında caddede geçirilen vaktin çok önemli olduğunu doğrulamaktadır. Bu bağlamda yine yeşil eksikliğini en fazla dile getiren grubun caddede çalışanların olması şaşırtıcı bulunmamıştır.

Yayalaştırma sonrası caddeyi ziyaret sıklığındaki değişim yanıtlarında yine dolmuş şoförleri fazla bir değişikliğin olmayacağını ifade ederken; yayalar ve uzmanların yüzde elliden fazlası caddenin daha çok ziyaret edileceği görüşündedirler. Caddede çalışanların yüzde sekseni yayalaştırmanın satışlarına olumlu katkı sağlayacağını belirtmişlerdir.

Dolmuş şoförlerinin görüşlerinin diğer graplardan bu denli farklı olmasındaki nedenlerin öncelikle işlerini kaybetme ya da kazançlarında oluşacak düşüş kaygısı, sonrasında ise eğitim düzeyleri olduğu düşünülmektedir.

Ankete katılanlar caddenin en çok ulaşım ve sonrasında finansal işlemler için kullanıldığı görüşündedirler. Yayaların yüzde 28'i için cadde özel bir anlam ifade etmiyor; caddede çalışanlar için bir ticari merkez ve karmaşa yeri, uzmanların çoğu için ise cadde bir tarihi merkez ve tarihi simge konumundadır. Burada da yine caddede geçirilen zaman

ve farkındalık cevapları belirleyen etmenler olarak not edilmiştir. Alanı tanımak, tarihini bilmek ve orada her türlü imkandan faydalanarak yaşıyor olmak bakış açısında büyük farklılıklar oluşturmaktadır. Bu soru özelinde caddenin tarihi anlamını büyük ölçüde yitirmiş olduğu söylenebilir. Geçmişin izlerinin kalmayışı, sürekli çözümsüz değişimlerin uygulanması ve alanda geçirilen vaktin kalitesindeki düşüş caddenin anlamını kaybetmesine yol açmıştır. Trabzon deyince ilk akla gelen caddenin, kişiler için bir şey ifade etmiyor olması kimlik ve okunaklılık sorunlarının olduğunu belirgin bir şekilde ortaya koymaktadır.

Uzmanlar özelindeki ‘cadde kent için ne ifade ediyor?’ sorusuna alınan yanıtlar; kentin merkezi, ulaşım caddesi, tarihi simge, finans merkezi ve diğer şeklindedir. Yine bu cevaplar da caddenin kimliksiz oluşunu desteklemektedir. Ayrıca yine caddede korunması istenilen öğelerin bulunup bulunmadığı sorusuna verilen yüzde 64 oranındaki ‘yok’ yanıtı (yayalar) kimlik eksikliğini bir kez daha vurgulamaktadır.

Caddede en çok görülmesi istenen yenilikler yeşil, dinlenme alanı ve sosyal tesis olarak belirtilmiştir. Buradan insanların doğaya ve kaliteli açık kamusal alana olan özlemleri ortaya çıkmaktadır. Hemen yakınında yer alan Meydan Parkı içerisinde mevcut olan imkanların yetersiz olduğu ya da sürekliliğinin istendiği görülmektedir. İnsanlar bir yerden yalnızca geçiş bile yapsalar o yerin yaşanabilir olmasına ihtiyaç duymaktadırlar.

Yayaların yarısı caddeyi iş ve geçiş amaçlı ziyaret etmektedirler. Yüzde otuzluk kısım buluşma, yürüyüş ve alışveriş için caddeye uğramaktadır. Kalan kısım ise yeme-içme, eğitim, sağlık-spor ve diğer amaçlarla caddeyi kullanmaktadır. Bu yanıtlardan görüldüğü üzere cadde çok farklı özellikte kullanıcıya hitap etmektedir. Bu sebeple caddenin çok daha özenli bir şekilde tasarlanması gerekmektedir denilebilir.

Ziyaretçilerin yüzde elliye yakını caddede 1 saatten fazla vakit geçirmekte, ziyaret yoğunlukları hafta içi ağırlıklı olmak üzere gündüzleri gerçekleşmektedir. Buradan caddenin mecburi işler dışında rekreatif amaçlı kullanılmadığı ve gece kullanımı için uygun olmadığı sonuçlarına ulaşmak mümkündür.

Katılımcıların yüzde 79’u caddede rahat yürüyemediklerini ifade etmişler ve yüzde 70’i caddede geçirilen zamanı olumsuz sıfatlarla nitelendirmişlerdir. Buradan caddenin fiziki yapısında büyük sorunların olduğu ve insanların bir şekilde kullanmak zorunda oldukları caddenin mevcut düzenlemesinin bu eksiklikleri gideremediği anlaşılmaktadır. Caddenin, yakınında çalışanların gün içinde nefes alacakları, iş için merkeze gelenlerin

dinlenebilecekleri, zaman geçirecekleri, hatta rahat bir şekilde yürüyebilecekleri bir mekandan çok uzak bir halde olduğu görülmektedir.

Caddeye ulaşım yayalarda yaya ağırlıklı, çalışanlarda toplu taşıma ağırlıklıdır. Yayaların yüzde 14'ü ve çalışanların %27'si özel araçları ile caddeye gelmektedirler. Bu anlamda caddede olası bir yayalaştırmanın kullanıcı tercihlerinde fazlaca rahatsız edici bir etki yaratmayacağı söylenebilir.

Caddede çalışanların yüzde ellisi caddede çalışıyor olmayı avantajlı ve zevkli bulurken, diğer yarısı sıkıcı, yorucu ve faydasız bulduklarını ifade etmişlerdir. Her ne kadar ideal bir ortam olmasa da ekonomik kazanç avantajı nedeni ile caddenin büyük bir çoğunluk tarafından tercih edilen bir yer olduğu açıktır.

Caddenin nasıl planlanması gerektiği sorusuna uzmanların yüzde 60'a yakını 'kısmi yayalaştırma' ve yüzde 30'u tam yayalaştırma seçenekleri ile cevap vermişlerdir.

Anlamsal farklılaşım analizi sonuçlarına bakıldığında ise tüm gruplarca cadde sağlıklı, estetik değil, sıradan, karmaşık, boğucu, kirlî, huzur bozucu ve itici olarak tanımlanmıştır. Cadde özelinde tek olumlu tanımlama işlevsel oluşudur. Cadde kimlikli ve güvenli olma konularında nötr bir ortalama kalmıştır. Kentin en önemli caddesi ile ilgili görüşlerin bu denli olumsuz ifadelerden oluşması caddede iyileştirilmesi gereken unsurların olduğunu tekrar ortaya koymuştur.

Daha önce yayalaştırılan Uzun Sokak esnafı ile yapılan görüşmelerde, yayalaştırmanın işlerini olumlu etkilediği ve ulaşım sorununun çözülmesi şartı ile Kahramanmaraş Caddesi'nin yayalaştırılmasına olumlu baktıkları öğrenilmiştir.

## 5. SONUÇLAR

Kent merkezleri kentlerin kalbi gibidir; orada hayat varsa kentte de vardır. Dahası bu merkezlere ulaşımın kalitesi merkezin ve tüm kentin imgesi ile doğrudan ilişkilidir. Bir kentin yaşanabilir olması onun asıl şekillendiricisi olan yollarının yaşanabilir ve işlevsel olmasına bağlıdır. Erişilebilirlik bir imkanı ve/veya hizmeti anlamlı kılan en önemli bileşendir. Aynen ‘gidebildiğin yer senindir’ deyiminde anlatıldığı gibi ulaşabilen yerler sahiplenilir, korunur, oralarda yaşanır ve oralardaki standartlarla yaşam kalitesi belirlenir.

Tabii ki yalnızca erişilebilir olması yeterli değildir. Aynı zamanda faydalı, sağlıklı, estetik, konforlu, güvenli ve ilgi çekici olması da gerekir. Günümüz kent merkezlerinde yaşanan sorunların başında kentlerin en önemli kamusal açık alanları olan yolların bu saydığımız özelliklerden uzak yapıda olmaları gelir. Yolların bu durumu insanları araç kullanımına teşvik etmektedir. Bunun sonuçları ise çok daha farklı boyutlarda olumsuz şekillerde geri dönmektedir. Öncelikle yollarda yayaların olmayışı başta güvenlik anlamında çekincelerin oluşmasına yol açmaktadır. Yürümeyi bırakan insanlarda kilo artışı ve sağlık sorunlarının ortaya çıkması deneyimlenmiş bir olgudur. Yürümedikleri için yaşadıkları yeri ve komşularını tanımayan insanların çevrelerine de yabancılaşmaları ve duyarsızlaşmaları olası bir sonuçtur. Kalabalık, gürültü ve hava kirliliği yine taşıt (özellikle özel otomobiller) kaynaklı olumsuzlukların ilk sıralarında yer almaktadır.

Kent merkezleri çoğunlukla kentlerin ilk kurulmaya başladıkları yerler olduğundan tarihin izlerini taşırlar. Ancak trafiğin yoğun olduğu bölgelerde bu izlerin korunması ve gelecek nesillere sağlıklı bir şekilde aktarılması zorlaşmaktadır. Bu nedenle birçok tarihi kent merkezi içerisinde taşıt trafiğine yasaklamalar getirilmiştir. Tarih aynı zamanda kimlik demektir. Belli bir zamana işaret eden yaşanmışlıklar ve bunların sembolleri toplum bireylerini ortak bir paydada birleştirerek güçlendirir. Bu anlamda da yayalaştırma avantajlı bir çözüm olarak tercih edilmektedir, edilmelidir.

Kent içindeki ulaşım sistemini iyileştirmenin en iyi yolu yine yürünebilirliği teşvik etmekten geçer. Çünkü artan nüfusun talepleri ancak özel araca alternatif çözümlerin sunulmasıyla karşılanabilir. Bu da öncelikle yürümeyi teşvik edecek iyi bir toplu taşıma sistemine ve kısmi/tam yayalaştırmaya bizleri götürür. Geçmişten günümüze yapılan yayalaştırma çalışmalarına bakıldığında; yolların tamamen yayalaştırılmasından daha çok,

trafik hızının yavaşlatılarak, kaldırımların genişletilerek yayalara daha konforlu, güvenli ve zevkli bir yürüyüş/ulaşım imkanı sunan kısmi yayalaştırma seçeneklerinin daha doğru bir çözüm olarak tercih edildiği görülmüştür.

Tüm bu araştırılan bilgiler ve elde edilen bulgular ışığında çalışma alanına ilişkin ulaşılan sonuçlar aşağıda sıralanmıştır:

Gözlem verilerine göre;

- En yoğun kullanım Cumartesi günü gerçekleşmekte olup, doruk saatler 15.00-16.00 arasındadır.
- Gençler ve erkekler her zaman caddeyi daha fazla kullanmaktadır.
- Doğu-batı yönünde A-C, B-D, J-H ve I-E noktaları araları yoğun kullanımların görüldüğü yerler olurken, kuzey-güney yönünde Halkevi Sokak, Ahmet Selim Teymur Sokak ve Meydan Hamam Sokak ara yolları en fazla tercih edilen yollardır.
- Cadde karmaşık ve kalabalıktır. Dar kaldırımları yürünebilirliği kısıtlamaktadır.
- Dolmuş duraklarının varlığı alanda fazladan bir kalabalığa ve gürültüye yol açmaktadır. Dar kaldırımların önünde dizilmiş araçlar alanda görüş açılarını daraltmakta ve ortamı boğucu hale getirmektedir.
- Cadde üzerinde dinlenecek ve vakit geçirecek hiçbir donatı bulunmamaktadır.
- Bitki varlığı yok denecek kadar azdır. Mevcut bitkiler de yürümenin dahi zor olduğu kaldırımlarda sağlıklı yaşam ortamına sahip değildir.
- Dolmuşlar ve önlerindeki yığılmalar, çöpler, dar kaldırımlar, tek tip olmayan kent donatıları, yeşil eksikliği nedenleri ile estetik açıdan caddenin puanı oldukça düşüktür.
- Araç sahiplerinin ve yayaların hareket kolaylığı sağlanamamaktadır. Tenha saatler dışında araçlar ve yayalar birbirlerinin seyirlerini engellemektedirler.
- Okunaklılık ve yönlendirme noktasında cadde bileşenleri yetersiz kalmaktadır.
- Banka önlerinde bulunan para çekme/yatırma üniteleri önündeki kuyruklar kaldırımlara taşmakta ve yürümeyi kesintiye uğratmaktadır.

Anket verilerine göre;

- Caddenin en önemli sorunları trafik (%45), kalabalık ve karmaşa (%17) ve yetersiz yaya alanları (%16)'dır.



- Trafik sorununun çözümü için dolmuş duraklarının kaldırılması (%33), kısmi yayalaştırma (%20) ve tam yayalaştırma (%12) seçenekleri tercih edilmiştir.
- Katılımcıların %74,6 sı caddenin yayalaştırılmasını istediklerini; %56'sı da bunun mümkün olduğunu belirtmişlerdir.
- Olası bir yayalaştırma sonrası caddenin daha tercih edilir olacağı (%78) belirtilmiştir. Caddede çalışanlar ise işlerinin olumlu etkileneceğini (%79) düşünmektedirler.
- Cadde öncelikle ulaşım (%30) hizmet etmektedir.
- Cadde kişiler ve uzmanlar için merkez (%24) konumundadır.
- Caddede görülmek istenen yenilikler yeşil alan (%33), dinlenme alanları (%27) ve sosyal tesisler (%15)'dir.
- Yayaların %48'i caddeye yürüyerek ulaşmaktadır; yaya öncelikli çözümler tartışılmalıdır.
- Katılımcıların %79'u caddede rahat yürüyememektedir.
- Caddede geçirilen zaman yüksek oranda (%70, 9) yorucu, sıkıcı ve faydasız bulunmaktadır.
- Katılımcıların %64'ü caddede korunması gereken bir öğenin olmadığı fikrindedir.
- Uzmanlarca cadde kısmi yayalaştırma (%56) ile yenilenmelidir.

Anlamsal farklılaşım sonuçlarına göre;

- Cadde kullanıcılar ve uzmanlar tarafından, az itici (4,66), ne kimlikli ne kimliksiz (3,67), az huzur bozucu (4,95), az işlevsel (2,99), az kirli (4,39), az boğucu (4,88), orta karmaşık (5,40), orta sıradan (5,02), ne güvenli ne güvensiz (3,85), orta estetik değil (5,40) ve orta sağlıksız (5,03) bulunmuştur.

## 6. ÖNERİLER

Kent merkezlerindeki trafik yoğunluğunun azaltılması ve bu sayede yürünebilirliğin artırılması ile daha yaşanabilir mekanların oluşumuna katkı sağlanması gerekliliği üzerine kurgulanan ve yürütülen tez doğrultusunda Trabzon Kahramanmaraş Caddesi örneğinde ortaya çıkmış sorunlar için getirilen çözüm önerileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Planlamaya Yönelik Öneriler

İncelenen kaynaklar ışığında kent merkezlerinde yayalaştırmanın gerekliliği ve faydaları ortaya konmuş olup; çalışma alanı özelinde de gerek gözlem gerekse soru kağıdı verilerine göre Caddenin ilgili kesiminde trafiğin büyük ve en önemli sorun olması nedeni ile bir yayalaştırma planlamasının faydalı olacağı sonucuna varılmıştır.

Bu bağlamda; öncelikle yolun güney kesiminde önemli bir yeri pasif hale getiren dolmuş duraklarının kaldırılması, sonrasında ise trafik hızının yavaşlatılarak (şerit sayısının düşürülerek) yaya alanlarının genişletilmesi ile yapılacak bir “kısmi yayalaştırma” projesi en uygun seçenek olarak görülmektedir.

Kentin en yoğun caddesinin kent kimliğine katkı sağlaması açısından Atatürk Alanı ile bütünleşik bir halde planlanması ile Trabzon’da henüz oluşmamış bir turist rotasının da ilk adımları atılabilir.

Kısmi yayalaştırma ile azalan araç sayısı sayesinde alanın daha havadar, sağlıklı, güvenli, çekici ve huzurlu olması desteklenirken; yayaların rahat yürüyebilecekleri alanların oluşumu için gerekli düzenlemelerin yapılmasında fayda vardır.

Genişletilen kaldırımlarda kentlilerin birbirleri ile etkileşim halinde bulunabilmeleri için daha fazla sosyal alan (sokak gösterileri, sanatsal faaliyet sergileri vb.) oluşumunun sağlanması ve bu alanlarda daha fazla bitkiye ve kent donatısına yer verilmesi ile mekan kalitesi artırılabilir.

- Tasarıma Yönelik Öneriler

Yaya geçitleri yoğunlukların fazla olduğu birkaç yer ile sınırlandırılarak caddeye güvenli ve düzenli bir kimlik kazandırılabilir. Kent müzesi olarak tasarlanan ve engelli bireylerin tam erişimine uygun inşa edilen eski Merkez Bankası binasına giriş/çıkışların rahat yapılabilmesi sağlanmalıdır.

Alanda çeşitliliğin sağlanabilmesi için hizmet ve imkanların genişletilmesi uygun olacaktır. Yayalaştırma sonrası işyeri hizmet türlerinde istenen değişikliklerin gerçekleştirilmesi için daha estetik ve işlevsel öğeler ile cadde çekici hale getirilmelidir.

Aydınlatma elemanları alanın güvenli ve estetik olmasına hizmet edecek şekilde yerleştirilmelidir.

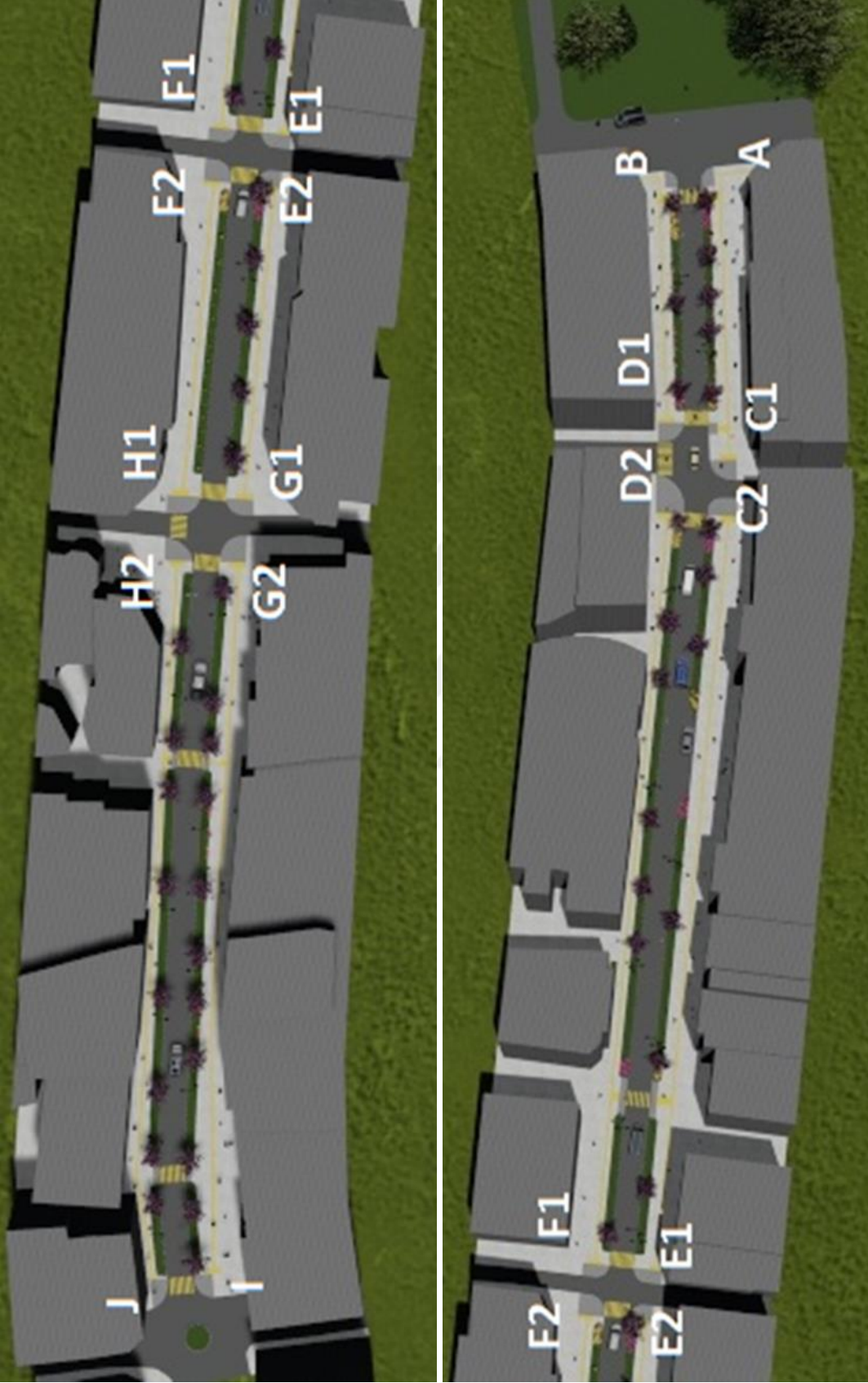
Okunaklılığın artırılması için cephe elemanları sadeleştirilmeli, renk ve doku özelliklerinin uyum içinde olması sağlanmalıdır.

Alanın daha çekici, huzurlu, estetik, düzenli olabilmesi ve alanda sürekliliğin sağlanabilmesi için cadde üzerinde oturma, dinlenme ve bekleme alanları, yürüyüşü kesintiye uğratmayacak şekilde tasarlanmalıdır.

Bitkisel materyal alanı geniş ve ferah gösterecek tekstürde seçilmeli, yönlendirme ve sınırlandırmayı doğru yapacak şekilde yerleştirilmelidir. Mekanın insan ölçeğine indirgenmesi yine bitkisel materyal desteği ile sağlanmalıdır.

Tüm bu öneriler için geliştirilen örnek çözüm aşağıda (Şekil 108-117) yer almaktadır.

Öneri çözümde bina cepheleri ele alınmamıştır. Taşıt ve yaya yolu ayrımları, karşıdan karşıya geçişler, engelli erişilebilirliği, aydınlatma elemanları, Oturma bankları, çöp kutuları, toprak zemin ve bitkisel öğeler net olarak gösterilmiştir. Yayalaştırma sonrası binalarda oluşabilecek işlevsel değişim paralelinde gelişebilecek etkinlikler için mekan tasarımlarına yer verilmemiştir.



Şekil 108. Cadde düzenleme önerisi, üstten görünüş



Şekil 109. Batı yönü (I-J noktaları) cadde girişi



Şekil 110. I-J noktalarından ileriye bakış





Şekil 111. C-D noktalarından geriye bakış



Şekil 112. Otel girişi bekleme cebi





Şekil 113. Doğu yönü (A-B noktaları) cadde girişi



Şekil 114. A-C ve B-D noktaları arası dinlenme alanları



Şekil 115. D noktasından meydan yönüne bakış



Şekil 116. C noktasından meydan yönüne bakış



Şekil 117. Konforlu ve güvenli engelli geçiş imkanı

## 7. KAYNAKLAR

- Aklanoğlu, F., 2009. Geleneksel Yerleşmelerin Sürdürülebilirliği ve Ekolojik Tasarım: Konya-Sille Örneği, Doktora Tezi, AÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Altınçekiç, H. S. Ç., Ergin, B. ve Tanfer, M., 2014. Tarihsel Süreç İçinde Kent Kimliğinin Mekansal Kalite Deđerlendirmesi Üzerine Bir Araştırma (Taksim Meydanı), AÇÜ, Orman Fakóltesi Dergisi, 15, 2, 133.
- Altunbaş, U., 2006. Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Appleyard, D., Gerson, M., S. ve Lintell, M. 1981. Livable Streets, University of California Press, Berkeley, California, USA.
- Aslanboğa, İ. ve Gündüz, O., 1986. Kentlerde Yol Ağaçlaması, TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü, Yayın No: U3, Uygulama Kılavuzu, 3-5.
- Avrupa Kentsel Şartı-2: Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto (Çeviren Aydan Erim), Avrupa Konseyi 15. Genel Oturumu Strazburg, Karar No. 269 (27-29 Mayıs 2008). [http://kisi.deu.edu.tr/yakup.ozkaya/UIKDocs\\_kentselsart\\_.pdf](http://kisi.deu.edu.tr/yakup.ozkaya/UIKDocs_kentselsart_.pdf) 6 Ekim 2015.
- Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi, <http://www.yayed.org/id97-incelemeler/avrupa-yaya-haklari-bildirgesi-1988.php> 4 Ekim 2015.
- Aydemir, Ş., Aydemir S., E., Ökten, N., Öksüz A., M., Sancar, C. ve Özyaba, M., 1999. Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, KTÜ Mühendislik – Mimarlık Fakóltesi, Ders Notları, No:54, Trabzon, 2-7, 23.
- Babalık, E., Sürdürülebilir Ulaşım İçin Kent Planlama ve Ulaşım Planlamaları, İklim Değişikliği ile Mücadele Alanında STK Kapasite Geliştirme, Proje Yönlendirme, Proje İzleme ve Değerlendirme için Ortaklık Projesi, Küresel Çevre Fonu Küçük Destek Programı (GEF-SGP) Sunumları, Ankara. <http://www.ttg.gov.tr/tr/gef-kucuk-destek-programi-gef-sgp> 10 Mart 2016.
- Banger, G., Kentlilik Bilinci. [http://www.duyuguncesi.net/sunular/Kentlilik\\_Bilinci.pdf](http://www.duyuguncesi.net/sunular/Kentlilik_Bilinci.pdf) 15 Eylül 2015.
- Begel, E., E., 1996. Kentlerin Doğuşu (Çeviren Özden Arıkan), Cogito 3 Aylık Düşünce Dergisi, Yapı Kredi Yayınları, No. 697, 7. Baskı, İstanbul, 8,7-16.
- Bekçi, B., 2012. Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En Uygun Ulaşım Akşlarının Erişilebilirlik Açısından İrdelenmesi: Bartın Kenti Örneği, Bartın Orman Fakóltesi Dergisi, Özel Sayı, 14, 26-36.

- Bektaş, C., 1999. Kentli Olmak Ya Da Olmamak, Evrensel Basım Yayın-124, İstanbul, 41.
- Beyazıt, E., 2007. Kent Yaşanabilirliğini Artıran Yaya Mekanlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Birleşmiş Milletler İnsan Yerleşimleri Konferansı, Habitat II, İstanbul Deklerasyonu, Haziran, İstanbul.[http://www.canaktan.org/hukuk/insan\\_haklari/yirminci-yuzyilda/insan\\_yerlesimleri\\_konferansi.htm](http://www.canaktan.org/hukuk/insan_haklari/yirminci-yuzyilda/insan_yerlesimleri_konferansi.htm) 26 Şubat 2016.
- Birol, G., Balıkesir Kent Merkezinde Yaya Ol(ama)mak. [http://w3.balikesir.edu.tr/~birol/Balikesir\\_Trafik%20son.pdf](http://w3.balikesir.edu.tr/~birol/Balikesir_Trafik%20son.pdf) 15 Ekim 2015.
- Blumenfeld, H., 1996. Kentsel Ulaşım Sorununun Gerçekleri ve Yalanları (Çeviren Haluk Menemencioğlu), Cogito 3 Aylık Düşünce Dergisi, Yapı Kredi Yayınları, No. 697, 7. Baskı, İstanbul, 8,163-173.
- Bradshaw, C., Creating and Using a Rating System for Neighborhood Walkability: Towards an Agenda for Local Heroes, 14<sup>th</sup> International Pedestrian Conference, October, Boulder, Colorado, <https://hearthealth.wordpress.com/about/previously-published-works/feet-first-early/creaing-and-using-a-rating-system-for-neighbourhood-walkability-towards-an-agenda-for-local-heroes-1993/> 19 Aralık 2015.
- Calthrope, P., 1991. The-Post Suburban Metropolis, Whole Earth Review, 73.
- Cansever, T., 1996. Şehir, Cogito 3 Aylık Düşünce Dergisi, Yapı Kredi Yayınları, No. 697, 7. Baskı, İstanbul, 8,125-129.
- Cebeci, F.,Ö. ve Çakılcıoğlu, M., Ulaşımında Gözden Kaçan Ayrıntı: Yaya, İstanbul'da Kent İçi Ulaşım Sempozyumu, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Haziran, İstanbul. <http://www.sehirplanlama.org> 27 Ağustos 2015.
- Çalışkan, M., 2011. Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çalışkan, O., 2006. Sokağı Anlamak ya da Toplumsal Ben'in Yeniden Keşfi: Kentsel Sokaklar ve Kentsel Ritüeller, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Planlama Dergisi, 2,163-168.
- Çapa, M. ve Çiçek, R., 2004. Yirminci Yüzyılın Başlarında Trabzon'da Yaşam, Serander Yayınları, Trabzon,13,14.
- Çermikli, B., 2009. Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Çetinkaya, G. ve Uzun, O., 2014. Peyzaj Planlama, Birsen Yayınevi, İstanbul, 152-154.
- Çiçek, R., 2011. İstikbal Gazetesine Göre Trabzon'da Belediye ve Belediyecilik (1919-1925), Serander Yayınları, Trabzon, 50,119.
- Çubukçu, E., Hepgüzel, B., Tumer, B. ve Önder, Z., 2013. Sürdürülebilir Ulaşımın Teşvikinde Kentsel Tasarım Uygulamalarının Rolü, TMMOB 2. İzmir Kent Sempozyumu, Kasım, İzmir, Bildiriler Kitabı: 277-284.
- Demir, Ü., 2008. Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği, Yüksek Lisans Tezi, MKÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Hatay.
- Doğan, F., 2009. Trabzon Kenti Ulaşım Akslarında Kullanılan Kaplama Materyalleri ve Uygulama Örneklerinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Düzenli, E., 2009. Cumhuriyet Dönemi'nde (1923-1960) Modernite Düşüncesinin Mekansal Kuruluşu: Merkez-Periferi Dinamikleri Bağlamında Trabzon Örneği, Doktora Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Elker, C., Çağdaş Ulaşım Politikaları, II. Trafik ve Ulaşım Kongresi-Sergisi, II. Oturum. <http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/11163.pdf> 5 Ekim 2015.
- Elker, C., Ulaşımında Karar Zamanı, Türkiye Mühendislik Haberleri, Sayı: 429. [http://www.imo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/caad40554d9ef4c\\_ek.pdf?dergi=166](http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/caad40554d9ef4c_ek.pdf?dergi=166) 5 Ekim 2015.
- Erdoğan, E., 2006. Çevre ve Kent Estetiği, ZKÜ, Bartın Orman Fakültesi Dergisi, 8, 9, 68-77.
- Erzen, J., N., 2015. Üç Habitus Yeryüzü, Kent, Yapı, Yapı Kredi Yayınları, Mega Basım, İstanbul, 108-110,117,118,121.
- Evren, G., "Ulaştırma Planlamasında Gelişmekte Olan Ülkelere Özgü Sorunlar", 3. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 11-24, <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/11439.pdf> 30 Kasım 2015.
- Gezer, A. ve Gül, A., 2009. Kent Ormancılığı (Kavramsal, Teknik ve Kültürel Yaklaşımlar), SDÜ Orman Fakültesi, SDÜ Basımevi, Yayın No: 86, Isparta. 89.
- Gür, Ş., Ö., 1996. Mekan Örgütlenmesi, Gür Yayıncılık, Trabzon, 187, 203,204.
- Hepcan, Ş., Özkan, M. Ö., Kaplan, A., Küçükerbaş, E.V., Kara, B., Deniz, B., Hepcan, Ç.C. ve Altuğ, İ., Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması, Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi Dergisi, 43, 2, 121-132. [http://www.zfdergi.ege.edu.tr/edergiziraat/2006\\_cilt43/s2/121-132.pdf](http://www.zfdergi.ege.edu.tr/edergiziraat/2006_cilt43/s2/121-132.pdf) 12 Ocak 2016.



- Hodge, S.J., Opting For Woodland, Creating and Managing Woodlands Around Towns, Forestry Commission Handbook: 11, HMSO, London, 176s.[http://www.spo.org.tr/yayinlar/dergi\\_goster.php?kodu=63&dergi=30](http://www.spo.org.tr/yayinlar/dergi_goster.php?kodu=63&dergi=30) 8 Ocak 2016
- İ. H. D., İnsan Hakları Derneği Çevre Komisyonu, Yaya Hakları Bildirgesi, <http://www.ihd.org.tr/category/c82-d-hakk/c23-d-hakk/> 04 Ekim 2015.
- Jacobs, J., 1992. The Death and Life of Great American Cities, Vintage Books, New York, 35, 49-51, 141, 150, 353-366.
- Jongman, R.H.G. and Pungetti, G., 2004. Ecological Networks and Greenways, Concept, Design, Implementation, Cambridge University Press, UK, 76.
- Karpuz, B., 2010. Araştırma Yöntem ve Stratejileri, Hiperlink Yayınları, 2. Basım, İstanbul.
- Keçeli, A., 2013. Kentsel Yaşanabilirlik ve Cinsiyet, Marmara Coğrafya Dergisi, Temmuz, İstanbul, 28, 232-245.
- Keleş, R. 1980. Kent Bilimleri Sözlüğü. Ankara.
- Keleş, R., 1998. Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, İmge Kitabevi, Ankara, 75.
- Keleş, R., 2015. Kentleşme Politikası, 14. Baskı, İmge Yayınevi, Ankara, 35-49, 79, 309, 312-314.
- Kılınçaslan, T., 2012. Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi, Toplu Taşım, Planlama, Politikalar, Nnova Yayınları, İstanbul, 33, 49-51, 57, 66-68, 253.
- Kışlalıoğlu, M. ve Berkes, F., 1993. Çevre ve Ekoloji, 3. Basım, Remzi Kitabevi, İstanbul, 34.
- Koyuncu, A., 2013. Kimliğin İnşasında Kent: Konya Örneği, Akademik İncelemeler Dergisi, 2,8,155-179.
- Kul, S., İstatistik Sonuçlarının Yorumu: P Değeri ve Güven Aralığı Nedir?, Türk Toraks Derneği, 2014. <http://www.toraks.org.tr/uploadFiles/book/file/1832014154715-113.Pdf>, 15 Şubat 2016.
- Kuntay, O., 1994. Yaya Mekanı, Ayıntap Yayıncılık, Ankara, 1-8, 27, 28.
- Kurdoğlu B., Pirselimioğlu Batman Z. ve Düzgüneş E., 2014, Awareness of Nature: A Sample Study in Trabzon Turkey, The Science and Education at the beginning of the 21 st Century in Turkey, Sofya Kliment Ohridski Üniversitesi Yayınevi, Yayın Editörü: Doç. Dr. Emin Atasoy, 4, 79-92.
- Kurdoğlu, B.,Ç., Demir, S. ve Kurt, S., S., 2015. Multi-Functional Greenway Model: Trabzon City Example, Journal of Balcan Ecology, 18,37-54.



- Lipkis, A., 1993. Urban Forests: The Lifeblood of An Eco-City, Sustainable Cities: Concepts and Strategies for Eco-City Development, EHM Eco-Home Media, Los Angeles, 129-130.
- Litman, T., Quantifying the Benefits of Nonmotorized Transportation for Achieving Mobility Management Objectives, Victoria Transport Policy Institute. <http://www.vtpi.org/nmt-tdm.pdf>, 05 Ocak 2016.
- Lynch, K., 2010. Kent İmgesi (Çeviren: İrem Başaran), 6. Basım, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Yaylacık Matbaacılık, İstanbul, 1-10, 54, 106-109, 127, 139.
- Milgram, S., Kentlerde Yaşam Deneyimi (Çeviren Yrd. Doç. Dr. Ali Dönmez) <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/40/513/6326.pdf> 17 Ekim 2015.
- Moudon, A.V., 1991. Public Streets for Public Use, Colombia University Press, New York.
- Moughtin, C., 1992. Urban Design 'Street and Square', Butterworth Architecture, Oxford.
- Mutlu, A., 2010. Kentli Hakları ve Türkiye, Çizgi Kitabevi, Konya, 33-34.
- Nelson, A.P. ve Gilbert, S., 2005. Belleğinizi Nasıl Güçlendirebilirsiniz? (Çeviren Saadet Özkal), Acıbadem-Optimist Yayınları, İstanbul.
- Okulu, S., G., 2007. Non-Motorized Transport For Mobility Planning in City Centres: An Assesment of Opportunities For Transforming Ankara, Tunalı Hilmi Street into a Pedestrian-Friendly Area, Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Önder, S. ve Aklanoğlu, F., 2002. Kentsel Açık Mekan Olarak Meydanların İrdelenmesi, SÜ, Ziraat Fakültesi Dergisi, 16,29,96-106.
- Özdamar, K., 2003. Modern Bilimsel Araştırma Yöntemleri, Kaan Kitabevi, Eskişehir, 116-118.
- Özer, Ö., 2006. Yaya Hareketleri ve Mekan İlişkisi İstanbul-Galata Bölgesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özkan, Ü., 1998. Konya Tarihi Kent Merkezinde Yayalaştırma-Koruma İlişkisinin Kurulması Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, AÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Palabıyık, H., 2004. Kentli Hakları ve Avrupa Kentsel Şartı, Avrupa Konseyi Yerel ve Bölgesel Yönetimler Kongresi Anlaşmaları, Z. Toprak, H. Yavaş, M. Görün (Ed.), Birleşik Yayınları, İzmir, 197-253.
- Perçin, H. ve Yılmaz, O., 2001. Yaya Bölgeleri, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, Ankara, 3.

- Rubenstein, H., M., 1992. Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces, John Wiley&Sons, Inc., New York.
- Selçuk, İ. A. ve Çubukçu, K. M., 2014. Tarihi ve Kültürel Özellikleri Nedeniyle Koruma Altındaki Alanlarda Ulaşım Politikalarının Oluşturulmasında Veri Kaynağı Olarak Trafik Kaynaklı Titreşimler, İdeal Kent-Kent Araştırmaları Dergisi, Nisan, 12, 194-217.
- Sınmaz, S., Yeni Gelişen Planlama Yaklaşımları Çerçevesinde Akıllı Yerleşme Kavramı ve Temel İlkeleri. <http://www.journalagent.com/megaron/pdfs/MEGARON-35220-ARTICLE-SINMAZ.pdf> 18 Eylül 2015.
- Simmel, G., Metropol ve Zihinsel Yaşam (Çeviren Bahar Ö. Düzgören), Cogito 3 Aylık Düşünce Dergisi, Yaz 1996, Yapı Kredi Yayınları, No. 697, 7. Baskı, İstanbul, 8, 81-89.
- Speck, J., 2012. Walkable City, Farrar, Straus and Giroux, New York, 71,72, 243-261.
- Steiner, F.R. ve Butler, K., 2007. Planning and Urban Design Standards, Hohn Wiley&Sons, New Jersey, 280.
- Surat, H. ve Yaman, Y. K., 2015. Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Kamu Tercihi, KÜ, Orman Fakültesi Dergisi, 15,1,58-72.
- Şimşek, R., 1993. Trabzon Belediye Tarihi I-Osmanlı Dönemi, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları/8, Kültür Araştırma Kurulu Dizisi/1, Özener Matbaacılık, Trabzon, 176-177.
- Şişman, E.E. ve Uyguner, B., 2009. Tekirdağ Kent Merkezinde Kullanıcıların Yaya Bölgeleri Hakkındaki Görüşlerinin Belirlenmesi, SDÜ Orman Fakültesi Dergisi, 2,134-146.
- Tatlıdil, E., Kent ve Kentli Kimliği: İzmir Örneği. <https://www.researchgate.net/publication/227428264> 20 Kasım 2015.
- TC Resmi Gazete, Ulaşılabilirlik Stratejisi ve Ulusal Eylem Planı (2010-2011), (27757), 21.11.2010, 1,10.
- Trabzon, 1939. Trabzon'un Urbanizm Planı, Türkiye'nin Üçüncü Umum Müfettişliği, Trabzon Belediyesi Arşivi.
- Trabzon, 2004. Trabzon Hafif Raylı Sistem Fizibilite Çalışması Nihai Rapor, Trabzon Belediyesi Arşivi.
- Trabzon, 2006. T.C. Trabzon Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları, Yapım A Grafik, Baskı Seçil Ofset, İstanbul.
- Turan, S.Ö., 2009. Bütünleşik Kentsel Koruma ve Ekonomisi: Trabzon Kenti Örneği, Doktora Tezi, KTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.

- URL-1, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Ula%C5%9F%C4%B1m> 12 Kasım 2015.
- URL- 2, <https://en.wikipedia.org/wiki/City> 1 Şubat 2016.
- URL-3, <http://www.ukessays.com/essays/geography/what-is-a-city.php> 17 Aralık 2015.
- URL-4, [https://tr.wikipedia.org/wiki/D%C3%BCnya\\_n%C3%BCfusu](https://tr.wikipedia.org/wiki/D%C3%BCnya_n%C3%BCfusu) 18 Aralık 2015.
- URL-5, [https://tr.wikipedia.org/wiki/Kent\\_k%C3%BClt%C3%BCr%C3%BC26](https://tr.wikipedia.org/wiki/Kent_k%C3%BClt%C3%BCr%C3%BC26) Aralık 2015.
- URL-6, <http://www.newurbanism.org/> 20 Aralık 2015.
- URL-7, <http://www.smartgrowth.org/> 20 Aralık 2015.
- URL-8, [https://en.wikipedia.org/wiki/Green\\_urbanism](https://en.wikipedia.org/wiki/Green_urbanism) 20 Aralık 2015.
- URL-9, <https://sapiens.revues.org/> 20 Aralık 2015.
- URL-10, <https://tr.wikipedia.org/wiki/Cittaslow> 21 Aralık 2015.
- URL-11, <http://www.gormenlazim.com/Galeri/baktikca-perspektifinizin-artacagi-20-uydu-goruntusu/117/> 14.06.2016
- URL-12, <http://ercaninal.blogspot.com.tr/2013/01/paris.html> 14.06.2016
- URL-13, [https://en.wikipedia.org/wiki/Complete\\_streets](https://en.wikipedia.org/wiki/Complete_streets) 10 Şubat 2016.
- URL-14, <https://www.dnv.org/property-and-development/pedestrian-master-plan> 16 Ocak 2016.
- URL-15, <http://www.who.int/en/> 10 Ocak 2016.
- URL-16, [http://www.fhwa.dot.gov/environment/air\\_quality/publications/fact\\_book/page13.cfm](http://www.fhwa.dot.gov/environment/air_quality/publications/fact_book/page13.cfm) 5 Aralık 2015.
- URL-17, <http://www.tuik.gov.tr> 5 Aralık 2015.
- URL-18, [https://www.ted.com/talks/jeff\\_speck\\_the\\_walkable\\_city?language=tr](https://www.ted.com/talks/jeff_speck_the_walkable_city?language=tr) 10 Aralık 2015.
- URL-19, <http://beautiful-photograph.weebly.com/info-photography.html> 16 Mart 2016.
- URL-20, <http://www.davewilsonphotography.com/2013/12/16/best-of-2013/> 16 Mart 2016.
- URL-21, <http://www.chichesterweb.co.uk/04citypic3.htm> 6 Mart 2016.



- URL-39, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2861766/Oxford-Street-bad-health-Just-two-hours-exposed-pollution-buses-taxis-cause-respiratory-problems.htm>  
17 Mart 2016.
- URL-40, <http://cooltownstudios.com/2007/12/17/londons-car-free-shopping-day-a-huge-hit/> 13 Mart 2016.
- URL-41, <http://www.telegraph.co.uk/expat/expatpicturegalleries/8203682/Christmas-lights-around-the-world.html?image=> 7 7 Mart 2016.
- URL-42, [https://en.wikipedia.org/wiki/Paseo\\_de\\_la\\_Reforma](https://en.wikipedia.org/wiki/Paseo_de_la_Reforma) 10 Ocak 2016.
- URL-43, [https://www.google.com.tr/search?q=las+ramblas&hl=tr&gbv=2&biw=1280&bih=715&noj=1&tbn=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwiR9ZGjq73LAhXCNxQKHWhDTEQsAQIJQ#imgdii=g2Tc\\_UtCeohvUM%3A%3Bg2Tc\\_UtCeohvUM%3A%3BTf6jBemnN3QxKM%3A&imgsrc=g2Tc\\_UtCeohvUM%3A](https://www.google.com.tr/search?q=las+ramblas&hl=tr&gbv=2&biw=1280&bih=715&noj=1&tbn=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwiR9ZGjq73LAhXCNxQKHWhDTEQsAQIJQ#imgdii=g2Tc_UtCeohvUM%3A%3Bg2Tc_UtCeohvUM%3A%3BTf6jBemnN3QxKM%3A&imgsrc=g2Tc_UtCeohvUM%3A)  
2 Ocak 2016
- URL-44, [https://en.wikipedia.org/wiki/La\\_Rambla,\\_Barcelona#/media/File:Barcelona-La\\_Rambla\\_el\\_Raval.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/La_Rambla,_Barcelona#/media/File:Barcelona-La_Rambla_el_Raval.jpg) 2 Ocak 2016.
- URL-45, [http://people-dont-have-to-be-anything-else.wikia.com/wiki/File:Las\\_Ramblas\\_in\\_Barcelona.jpg](http://people-dont-have-to-be-anything-else.wikia.com/wiki/File:Las_Ramblas_in_Barcelona.jpg) 2 Ocak 2016.
- URL-46, <http://www.eyeflare.com/article/strolling-las-ramblas-barcelona/> 2 Ocak 2016.
- URL-47, <http://www.mygola.com/las-ramblas-p265> 2 Ocak 2016.
- URL-48, <http://city.milwaukee.gov/Projects/Park-East-Redevelopment/Park-East-History.htm> 1 Ocak 2016.
- URL-49, <http://www.visitmilwaukee.org/> 1 Ocak 2016.
- URL-50, <https://www.cnu.org/our-projects/highways-boulevards//milwaukee> 1 Ocak 2016.
- URL-51, <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysParkEast.htm> 1 Ocak 2016.
- URL-52, [http://mithun.com/projects/project\\_detail/milwaukee\\_waterfront\\_development\\_plan/](http://mithun.com/projects/project_detail/milwaukee_waterfront_development_plan/) 4 Ocak 2016.
- URL-53, <http://city.milwaukee.gov/RiverWalk.htm> 7 Ocak 2016.
- URL-54, [https://www.flickr.com/photos/madison\\_guy/6059908844](https://www.flickr.com/photos/madison_guy/6059908844) 6 Mart 2016.
- URL-55, <http://www.panoramio.com/photo/40926297> 6 Mart 2016.
- URL-56, <http://www.thehighline.org/about> 2 Ocak 2016.

- URL-57, <https://nextcity.org/features/view/A-Chicago-Park-Learns-From-New-Yorks-High-Line> 3 Ocak 2016.
- URL-58, <http://www.wnyc.org/story/165215-high-line-park/> 3 Ocak 2016.
- URL-59, [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HiLine\\_W34\\_jeh.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HiLine_W34_jeh.JPG) 13 Mart 2016.
- URL-60, <https://www.flickr.com/photos/paris2e/4622961900/> 13 Mart 2016.
- URL-61, [https://en.wikipedia.org/wiki/High\\_Line\\_\(New\\_York\\_City\)#/media/File:West\\_side\\_line.png](https://en.wikipedia.org/wiki/High_Line_(New_York_City)#/media/File:West_side_line.png) 3 Ocak 2016.
- URL-62, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2139899/New-Yorks-secret-skyline-Amazing-aerial-shots-rare-glimpse-hidden-rooftop-world.html> 3 Ocak 2016.
- URL-63, <http://centerbrook.com/blog/2011/08/the-high-line-and-the-cunard-line/> 13 Mart 2016.
- URL-64, <http://www.related.com/apartment-rentals/new-york-city/chelsea/abington-house> 13 Mart 2016.
- URL-65, <http://outtrippin.com/itineraries/4126> 13 Mart 2016.
- URL-66, <http://denmark.dk/en/lifestyle/architecture/superkilen-celebrates-diversity-in-copenhagen/> 27 Aralık 2015.
- URL-67, <http://www.dezeen.com/2012/10/24/superkilen-park-by-big-topotek1-and-superflex/> 6 Mart 2016.
- URL-68, <http://www.bristolbathrailwaypath.org.uk/home.shtml> 7 Ocak 2016.
- URL-69, <http://www.riveravontrail.org.uk/onthetrail.html> 10 Ocak 2016.
- URL-70, [http://www.bbc.co.uk/bristol/content/image\\_galleries/babrp\\_brassmill\\_lane\\_gallery.shtml](http://www.bbc.co.uk/bristol/content/image_galleries/babrp_brassmill_lane_gallery.shtml) 13 Mart 2016.
- URL-71, <http://channels.visitbristol.co.uk/about-bristol/travel-and-maps/cycling-in-bristol> 13 Mart 2016.
- URL-72, <http://theweekin.co.uk/news/cycling-campaigners-anger-at-lack-of-diversion-when-railway-path-is-closed-between-saltford-and-bitton/> 13 Mart 2016.
- URL-73, <http://www.theguardian.com/travel/2015/apr/03/best-traffic-free-cycle-rides-uk> 13 Mart 2016.
- URL-74, [https://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCrmene#/media/File:Trabzon\\_in\\_Turkey.Svg](https://tr.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCrmene#/media/File:Trabzon_in_Turkey.Svg) 13 Mart 2016.



URL-75, <https://yandex.com.tr/harita/103830/trabzon/?ll=39.704906%2C41.007317&z=14&l=sat> 15 Haziran 2016

URL-76, [https://www.google.com.tr/search?q=trabzon+eski+merkez+bankas%C4%B1&espv=2&biw=1280&bih=699&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiP7ZqOmrPNAhUBOBQKHcetCC8Q\\_AUIBygC#imgrc=nH\\_wD5SwHVfkIM%3A](https://www.google.com.tr/search?q=trabzon+eski+merkez+bankas%C4%B1&espv=2&biw=1280&bih=699&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiP7ZqOmrPNAhUBOBQKHcetCC8Q_AUIBygC#imgrc=nH_wD5SwHVfkIM%3A) 10 Ocak 2016

URL-77, [http://img03.blogcu.com/images/m/y/u/myu/uzunsokak\\_1252940438.jpg](http://img03.blogcu.com/images/m/y/u/myu/uzunsokak_1252940438.jpg) 15 Ocak 2016.

URL-78, <http://www.panoramio.com/photo/54643207> 15 Ocak 2016.

URL-79, <http://www.livablecities.org/articles/book-review-charles-montgomerys-happy-city-transforming-our-lives-through-urban-design> 22 Aralık 2015.

Yalvaç, M., 2009. Kentsel Yaya Hareketi Devamlığında Yaya Geçitleri, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Yurt Ansiklopedisi, 1981-1984. Anadolu Yayıncılık, İstanbul, No:10, 7182.

Zafer, B., 1996. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri, EÜ Ziraat Fakültesi Yayınları, No: 516, Ofset Atölyesi, İzmir.

## 8. EKLER

### EK-1. Yaya Sayım Sonuçları

Salı Günü Sayımları

A Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	Doğu	Kadın	Erkek	Genç	Yetişkin
22 °C	08.30-09.30	14	26	25	15
22 °C	12.30-13.30	25	32	30	27
23 °C	15.00-16.00	28	34	50	12
23 °C	17.30-18.30	23	27	28	22
	Batı	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	5	21	14	12
22 °C	12.30-13.30	16	23	18	21
23 °C	15.00-16.00	30	38	38	30
23 °C	17.30-18.30	15	30	23	22
B Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	Doğu	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	7	25	20	12
22 °C	12.30-13.30	13	22	17	18
23 °C	15.00-16.00	22	31	38	15
23 °C	17.30-18.30	34	26	44	16
	Batı	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	10	26	27	9
22 °C	12.30-13.30	17	20	25	12
23 °C	15.00-16.00	20	28	31	17
23 °C	17.30-18.30	31	27	38	20
C1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	Doğu	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	3	7	7	3
22 °C	12.30-13.30	10	16	11	15
23 °C	15.00-16.00	13	17	23	7
23 °C	17.30-18.30	7	12	13	6
	Batı	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	2	5	6	1
22 °C	12.30-13.30	12	14	16	10
23 °C	15.00-16.00	15	19	24	10
23 °C	17.30-18.30	17	22	26	13
C2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	Kuzey	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	1	9	6	4
22 °C	12.30-13.30	6	7	7	6
23 °C	15.00-16.00	9	11	13	7
23 °C	17.30-18.30	7	15	17	5
	Güney	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	3	6	4	5
22 °C	12.30-13.30	4	5	4	5
23 °C	15.00-16.00	7	8	9	6
23 °C	17.30-18.30	4	11	8	7
D1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	Doğu	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	11	3	4	10
22 °C	12.30-13.30	14	15	20	9
23 °C	15.00-16.00	23	32	34	21
23 °C	17.30-18.30	9	12	14	7
	Batı	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	6	2	2	6
22 °C	12.30-13.30	12	17	12	17
23 °C	15.00-16.00	15	19	26	8
23 °C	17.30-18.30	3	11	8	6
D2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	Kuzey	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	17	6	15	9
22 °C	12.30-13.30	7	9	9	7
23 °C	15.00-16.00	10	13	13	10

23 °C	17.30-18.30	4	2	6	0
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
	08.30-09.30	2	4	6	0
22 °C	12.30-13.30	5	7	7	5
23 °C	15.00-16.00	12	17	17	12
23 °C	17.30-18.30	5	9	8	6
E1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	2	2	1
22 °C	12.30-13.30	8	7	7	8
23 °C	15.00-16.00	10	11	17	4
23 °C	17.30-18.30	3	5	5	3
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	2	5	1
22 °C	12.30-13.30	6	5	3	8
23 °C	15.00-16.00	9	7	12	4
23 °C	17.30-18.30	1	4	3	2
E2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	0	1	0
22 °C	12.30-13.30	3	2	2	3
23 °C	15.00-16.00	7	8	10	5
23 °C	12.30-13.30	3	6	4	5
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	1	2	2
22 °C	12.30-13.30	1	3	3	1
23 °C	15.00-16.00	6	4	5	5
23 °C	17.30-18.30	3	6	3	6
F1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	8	13	10	11
22 °C	12.30-13.30	11	16	15	12
23 °C	15.00-16.00	7	10	11	6
23 °C	17.30-18.30	3	9	7	5
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	7	8	6	9
22 °C	12.30-13.30	8	13	11	10
23 °C	15.00-16.00	9	12	14	7
23 °C	17.30-18.30	12	9	13	8
F2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	12	13	2
22 °C	12.30-13.30	5	3	4	4
23 °C	15.00-16.00	7	5	9	3
23 °C	17.30-18.30	5	7	6	6
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	5	2	6	1
22 °C	12.30-13.30	6	5	5	6
23 °C	15.00-16.00	8	9	12	5
23 °C	17.30-18.30	7	14	18	3
G1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	7	15	14	8
22 °C	12.30-13.30	15	16	18	13
23 °C	15.00-16.00	23	38	38	23
23 °C	17.30-18.30	19	27	32	14
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	13	11	6
22 °C	12.30-13.30	14	18	22	10
23 °C	15.00-16.00	25	40	35	30
23 °C	17.30-18.30	21	36	32	20
G2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	12	14	18	8
22 °C	12.30-13.30	8	11	12	7
23 °C	15.00-16.00	17	19	25	11
23 °C	17.30-18.30	24	42	50	16
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	5	10	9	6
22 °C	12.30-13.30	7	9	9	7

23 °C	15.00-16.00	13	16	18	11
23 °C	17.30-18.30	28	23	33	17
H1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	1	1	3
22 °C	12.30-13.30	19	23	31	11
23 °C	15.00-16.00	17	15	25	7
23 °C	17.30-18.30	9	17	21	5
<b>Batı</b>		<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	4	2	4
22 °C	12.30-13.30	15	17	21	11
23 °C	15.00-16.00	12	21	19	14
23 °C	17.30-18.30	11	19	20	10
H2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	8	5	10	3
22 °C	12.30-13.30	13	12	13	12
23 °C	15.00-16.00	10	13	16	7
23 °C	17.30-18.30	32	37	43	26
<b>Güney</b>		<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	7	6	4
22 °C	12.30-13.30	11	14	15	10
23 °C	15.00-16.00	13	9	16	6
23 °C	17.30-18.30	17	31	39	19
I Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	18	13	9
22 °C	12.30-13.30	14	26	20	20
23 °C	15.00-16.00	18	23	33	8
23 °C	17.30-18.30	23	29	42	10
<b>Batı</b>		<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	7	12	11	8
22 °C	12.30-13.30	13	19	17	15
23 °C	15.00-16.00	22	27	37	12
23 °C	17.30-18.30	7	17	25	9
J Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Salı / 10.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	5	3	4
22 °C	12.30-13.30	10	11	12	9
23 °C	15.00-16.00	16	21	27	10
23 °C	17.30-18.30	20	31	38	14
<b>Batı</b>		<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	7	5	4
22 °C	12.30-13.30	4	13	11	6
23 °C	15.00-16.00	17	15	25	7
23 °C	17.30-18.30	17	26	30	13

## Çarşamba Günü Sayımları

A Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	12	23	26	9
22 °C	12.30-13.30	27	34	38	23
23 °C	15.00-16.00	28	31	48	11
23 °C	17.30-18.30	15	20	30	5
<b>Batı</b>		<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	16	12	8
22 °C	12.30-13.30	13	22	17	18
23 °C	15.00-16.00	30	33	41	22
23 °C	17.30-18.30	11	27	32	6
B Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	7	19	23	3
22 °C	12.30-13.30	12	20	21	11
23 °C	15.00-16.00	24	29	42	11
23 °C	17.30-18.30	27	23	31	19
<b>Batı</b>		<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	8	21	23	6
22 °C	12.30-13.30	15	23	27	11

23 °C	15.00-16.00	21	27	33	15
23 °C	17.30-18.30	30	22	34	18
C1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	9	8	3
22 °C	12.30-13.30	11	19	20	10
23 °C	15.00-16.00	14	17	25	6
23 °C	17.30-18.30	4	8	8	4
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	4	3	2
22 °C	12.30-13.30	13	16	22	7
23 °C	15.00-16.00	13	20	24	9
23 °C	17.30-18.30	6	14	19	1
C2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	9	9	4
22 °C	12.30-13.30	8	11	13	6
23 °C	15.00-16.00	12	13	16	9
23 °C	17.30-18.30	5	11	14	2
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	4	3	3
22 °C	12.30-13.30	5	3	7	1
23 °C	15.00-16.00	8	7	9	6
23 °C	17.30-18.30	6	12	11	7
D1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	12	5	6	11
22 °C	12.30-13.30	16	19	22	13
23 °C	15.00-16.00	21	32	36	17
23 °C	17.30-18.30	8	11	15	4
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	6	4	6	4
22 °C	12.30-13.30	13	14	16	11
23 °C	15.00-16.00	16	19	28	7
23 °C	17.30-18.30	6	10	9	7
D2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	16	7	14	9
22 °C	12.30-13.30	10	13	13	10
23 °C	15.00-16.00	9	12	17	4
23 °C	17.30-18.30	3	5	8	0
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	4	5	2
22 °C	12.30-13.30	6	9	11	4
23 °C	15.00-16.00	12	15	19	8
23 °C	17.30-18.30	4	7	6	5
E1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	3	5	0
22 °C	12.30-13.30	7	9	12	4
23 °C	15.00-16.00	11	13	17	7
23 °C	17.30-18.30	4	9	6	7
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	3	3	4
22 °C	12.30-13.30	7	5	4	8
23 °C	15.00-16.00	9	8	13	4
23 °C	17.30-18.30	2	3	4	1
E2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	0	0	3
22 °C	12.30-13.30	5	3	5	3
23 °C	15.00-16.00	9	10	14	5
23 °C	17.30-18.30	1	3	3	1
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	2	4	0
22 °C	12.30-13.30	0	4	3	1
23 °C	15.00-16.00	5	5	5	5
23 °C	17.30-18.30	2	4	4	2
F1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>

22°C	08.30-09.30	6	11	11	6
22°C	12.30-13.30	14	10	20	4
23°C	15.00-16.00	9	7	12	4
23°C	17.30-18.30	5	7	10	2
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	8	6	12	2
22°C	12.30-13.30	12	9	10	11
23°C	15.00-16.00	13	14	18	9
23°C	17.30-18.30	7	6	4	9
F2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	2	10	8	4
22°C	12.30-13.30	4	7	7	4
23°C	15.00-16.00	7	6	9	4
23°C	17.30-18.30	5	4	6	3
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	6	3	7	2
22°C	12.30-13.30	8	5	12	1
23°C	15.00-16.00	10	5	11	4
23°C	17.30-18.30	8	12	13	7
G1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	9	13	19	3
22°C	12.30-13.30	17	19	24	12
23°C	15.00-16.00	26	40	39	27
23°C	17.30-18.30	20	5	14	11
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	3	11	8	6
22°C	12.30-13.30	11	16	20	7
23°C	15.00-16.00	27	42	37	32
23°C	17.30-18.30	9	6	8	7

G2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	10	11	17	4
22°C	12.30-13.30	15	20	22	13
23°C	15.00-16.00	19	24	27	16
23°C	17.30-18.30	49	19	49	19
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	6	8	12	2
22°C	12.30-13.30	12	15	18	9
23°C	15.00-16.00	17	22	25	14
23°C	17.30-18.30	35	26	35	26
H1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	2	2	0	4
22°C	12.30-13.30	18	24	33	9
23°C	15.00-16.00	15	14	21	8
23°C	17.30-18.30	8	12	13	7
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	1	5	2	4
22°C	12.30-13.30	16	19	26	9
23°C	15.00-16.00	12	20	20	12
23°C	17.30-18.30	18	13	25	6
H2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	6	8	12	2
22°C	12.30-13.30	13	14	16	11
23°C	15.00-16.00	11	15	19	7
23°C	17.30-18.30	9	18	23	4
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	4	6	6	4
22°C	12.30-13.30	18	11	17	12
23°C	15.00-16.00	16	7	17	6
23°C	17.30-18.30	15	24	29	10
I Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22°C	08.30-09.30	6	10	11	5
22°C	12.30-13.30	13	19	22	10



23 °C	15.00-16.00	14	22	29	7
23 °C	17.30-18.30	22	28	30	20
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	5	7	8	4
22 °C	12.30-13.30	20	15	19	16
23 °C	15.00-16.00	18	24	32	10
23 °C	17.30-18.30	19	16	18	17
J Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Çarşamba / 11.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	0	3	2	1
22 °C	12.30-13.30	14	17	19	12
23 °C	15.00-16.00	17	23	30	10
23 °C	17.30-18.30	22	30	40	12
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	6	5	2
22 °C	12.30-13.30	15	21	23	13
23 °C	15.00-16.00	17	19	30	6
23 °C	17.30-18.30	19	23	28	14

## Cumartesi Günü Sayımları

A Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	16	15	26	5
24 °C	12.30-13.30	23	59	51	21
24 °C	15.00-16.00	24	52	57	19
23 °C	17.30-18.30	37	55	72	20
23 °C	20.30-21.30	3	32	23	12
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	18	13	18	13
24 °C	12.30-13.30	18	25	21	22
24 °C	15.00-16.00	47	39	45	41
23 °C	17.30-18.30	49	42	64	27
23 °C	20.30-21.30	8	24	25	7
B Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	13	10	11	12
24 °C	12.30-13.30	11	26	26	11
24 °C	15.00-16.00	22	45	41	26
23 °C	17.30-18.30	30	37	37	30
23 °C	20.30-21.30	4	19	17	6
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	17	15	5
24 °C	12.30-13.30	15	19	28	6
24 °C	15.00-16.00	41	38	52	27
23 °C	17.30-18.30	43	45	57	31
23 °C	20.30-21.30	5	23	21	7
C1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	2	4	1
24 °C	12.30-13.30	15	22	25	12
24 °C	15.00-16.00	17	16	20	13
23 °C	17.30-18.30	10	13	15	8
23 °C	20.30-21.30	8	11	13	6
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	2	2	1
24 °C	12.30-13.30	17	22	26	13
24 °C	15.00-16.00	25	17	19	23
23 °C	17.30-18.30	18	21	19	20
23 °C	20.30-21.30	7	9	10	6
C2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	11	8	5
24 °C	12.30-13.30	12	20	23	9
24 °C	15.00-16.00	14	22	20	16
23 °C	17.30-18.30	9	18	18	9
23 °C	20.30-21.30	11	17	20	8
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	6	7	3

24 °C	12.30-13.30	7	18	18	7
24 °C	15.00-16.00	15	12	15	12
23 °C	17.30-18.30	11	20	23	8
23 °C	20.30-21.30	3	13	11	5
D1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	13	5	9	9
24 °C	12.30-13.30	18	23	21	20
24 °C	15.00-16.00	21	29	35	15
23 °C	17.30-18.30	12	17	14	15
23 °C	20.30-21.30	9	21	16	14
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	7	5	7	5
24 °C	12.30-13.30	11	16	17	10
24 °C	15.00-16.00	19	27	23	23
23 °C	17.30-18.30	18	32	22	28
23 °C	20.30-21.30	7	14	13	8
D2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	16	4	10	10
24 °C	12.30-13.30	14	27	20	21
24 °C	15.00-16.00	11	30	28	13
23 °C	17.30-18.30	6	12	8	10
23 °C	20.30-21.30	4	16	17	3
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	5	6	0
24 °C	12.30-13.30	9	28	25	12
24 °C	15.00-16.00	17	33	28	22
23 °C	17.30-18.30	12	17	13	16
23 °C	20.30-21.30	3	17	18	2
E1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	5	2	4	3
24 °C	12.30-13.30	8	11	10	9
24 °C	15.00-16.00	13	14	19	8
23 °C	17.30-18.30	6	9	12	3
23 °C	20.30-21.30	5	5	2	8
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	4	2	5	1
24 °C	12.30-13.30	9	9	12	6
24 °C	15.00-16.00	17	14	15	16
23 °C	17.30-18.30	16	11	17	10
23 °C	20.30-21.30	1	2	3	0
E2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	0	1	0
24 °C	12.30-13.30	10	8	13	5
24 °C	15.00-16.00	9	5	9	5
23 °C	17.30-18.30	4	6	5	5
23 °C	20.30-21.30	6	17	12	11
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	2	2	1
24 °C	12.30-13.30	6	9	7	8
24 °C	15.00-16.00	7	9	8	8
23 °C	17.30-18.30	3	8	5	6
23 °C	20.30-21.30	1	10	11	0
F1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	7	9	10	6
24 °C	12.30-13.30	14	13	21	6
24 °C	15.00-16.00	10	9	12	7
23 °C	17.30-18.30	18	9	20	7
23 °C	20.30-21.30	15	22	28	9
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	7	5	8	4
24 °C	12.30-13.30	15	12	19	8
24 °C	15.00-16.00	17	22	23	16
23 °C	17.30-18.30	18	25	27	16
23 °C	20.30-21.30	20	16	25	11
F2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			

Hava Durumu	Kuzey	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	1	8	7	2
24 °C	12.30-13.30	11	17	13	15
24 °C	15.00-16.00	8	13	9	12
23 °C	17.30-18.30	5	9	8	6
23 °C	20.30-21.30	2	8	8	2
	Güney	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	4	3	1	6
24 °C	12.30-13.30	9	14	15	8
24 °C	15.00-16.00	10	13	12	11
23 °C	17.30-18.30	8	15	15	8
23 °C	20.30-21.30	2	15	9	8
G1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	Doğu	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	7	9	11	5
24 °C	12.30-13.30	19	24	28	15
24 °C	15.00-16.00	32	44	41	35
23 °C	17.30-18.30	22	12	27	7
23 °C	20.30-21.30	10	16	11	15
	Batı	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	8	11	12	7
24 °C	12.30-13.30	15	22	25	12
24 °C	15.00-16.00	34	47	37	44
23 °C	17.30-18.30	17	13	15	15
23 °C	20.30-21.30	14	38	17	35
G2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	Kuzey	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	10	12	15	7
24 °C	12.30-13.30	20	23	29	14
24 °C	15.00-16.00	27	42	45	24
23 °C	17.30-18.30	2	35	30	7
23 °C	20.30-21.30	13	18	18	13
	Güney	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	3	10	8	5
24 °C	12.30-13.30	17	20	25	12
24 °C	15.00-16.00	48	26	56	18
23 °C	17.30-18.30	36	27	43	20
23 °C	20.30-21.30	35	22	14	43
H1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	Doğu	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	3	1	1	3
24 °C	12.30-13.30	14	22	28	18
24 °C	15.00-16.00	13	19	22	10
23 °C	17.30-18.30	9	17	15	11
23 °C	20.30-21.30	6	17	9	14
	Batı	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	2	3	4	1
24 °C	12.30-13.30	16	16	18	14
24 °C	15.00-16.00	19	26	30	15
23 °C	17.30-18.30	21	22	25	18
23 °C	20.30-21.30	2	30	12	20
H2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	Kuzey	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	9	5	13	1
24 °C	12.30-13.30	18	25	32	11
24 °C	15.00-16.00	7	5	12	0
23 °C	17.30-18.30	28	30	39	19
23 °C	20.30-21.30	21	22	23	20
	Güney	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	5	6	9	2
24 °C	12.30-13.30	21	27	33	15
24 °C	15.00-16.00	23	15	23	15
23 °C	17.30-18.30	27	28	29	26
23 °C	20.30-21.30	9	9	11	7
I Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	Doğu	Kadın	Erkek	Genç	Yaşlı
22 °C	08.30-09.30	2	15	10	7
24 °C	12.30-13.30	12	27	18	21
24 °C	15.00-16.00	19	29	35	13
23 °C	17.30-18.30	21	30	29	22

23 °C	20.30-21.30	16	27	29	14
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	3	9	6	6
24 °C	12.30-13.30	12	18	16	14
24 °C	15.00-16.00	22	24	28	18
23 °C	17.30-18.30	19	22	19	22
23 °C	20.30-21.30	17	17	15	19
J Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Cumartesi / 13.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	2	8	5	5
24 °C	12.30-13.30	9	10	15	4
24 °C	15.00-16.00	17	17	26	8
23 °C	17.30-18.30	15	16	26	5
23 °C	20.30-21.30	19	33	28	24
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
22 °C	08.30-09.30	1	5	4	2
24 °C	12.30-13.30	6	14	13	7
24 °C	15.00-16.00	14	24	26	12
23 °C	17.30-18.30	18	21	11	28
23 °C	20.30-21.30	15	19	12	22

## Pazar Günü Sayımları

A Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	0	2	2	0
22 °C	12.30-13.30	1	3	3	1
20 °C	15.00-16.00	13	24	30	7
20 °C	17.30-18.30	4	12	11	5
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	0	1	0	1
22 °C	12.30-13.30	2	33	23	12
20 °C	15.00-16.00	3	10	11	2
20 °C	17.30-18.30	11	18	24	5
B Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	0	0	0	0
22 °C	12.30-13.30	5	10	12	3
20 °C	15.00-16.00	5	17	15	7
20 °C	17.30-18.30	13	19	22	10
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	1	4	5	0
22 °C	12.30-13.30	7	17	21	3
20 °C	15.00-16.00	8	15	16	7
20 °C	17.30-18.30	16	44	37	23
C1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	0	3	3	0
22 °C	12.30-13.30	9	14	10	13
20 °C	15.00-16.00	17	23	15	25
20 °C	17.30-18.30	15	32	25	22
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	0	2	1	1
22 °C	12.30-13.30	7	10	11	6
20 °C	15.00-16.00	9	22	17	14
20 °C	17.30-18.30	5	17	20	2
C2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	0	1	1	0
22 °C	12.30-13.30	6	32	27	11
20 °C	15.00-16.00	11	9	7	13
20 °C	17.30-18.30	7	16	17	6
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19 °C	08.30-09.30	2	0	2	0
22 °C	12.30-13.30	22	26	30	18
20 °C	15.00-16.00	17	18	22	13
20 °C	17.30-18.30	9	17	15	11
D1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>

19°C	08.30-09.30	0	2	1	1
22°C	12.30-13.30	5	11	7	9
20°C	15.00-16.00	5	16	14	7
20°C	17.30-18.30	7	17	9	15
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	1	1	2	0
22°C	12.30-13.30	7	42	33	16
20°C	15.00-16.00	15	24	17	22
20°C	17.30-18.30	14	22	20	16
D2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	3	2	1
22°C	12.30-13.30	7	7	8	6
20°C	15.00-16.00	6	14	13	7
20°C	17.30-18.30	10	17	13	14
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	1	0	0	1
22°C	12.30-13.30	7	27	19	15
20°C	15.00-16.00	6	14	16	4
20°C	17.30-18.30	11	21	15	17
E1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	0	0	0
22°C	12.30-13.30	1	0	0	1
20°C	15.00-16.00	2	19	14	7
20°C	17.30-18.30	9	15	12	12
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	0	0	0
22°C	12.30-13.30	5	7	10	2
20°C	15.00-16.00	15	19	20	14
20°C	17.30-18.30	6	21	19	8
E2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	1	3	3	1
22°C	12.30-13.30	2	3	4	1
20°C	15.00-16.00	4	6	7	3
20°C	17.30-18.30	3	11	7	7
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	0	0	0
22°C	12.30-13.30	5	11	6	10
20°C	15.00-16.00	6	13	10	9
20°C	17.30-18.30	7	16	13	10
F1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	1	2	0	3
22°C	12.30-13.30	4	10	4	10
20°C	15.00-16.00	13	7	14	6
20°C	17.30-18.30	4	15	7	12
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	5	2	3
22°C	12.30-13.30	9	18	19	8
20°C	15.00-16.00	12	12	15	9
20°C	17.30-18.30	5	16	14	7
F2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	2	1	1
22°C	12.30-13.30	6	10	7	9
20°C	15.00-16.00	11	22	21	12
20°C	17.30-18.30	9	5	8	6
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	1	1	2	0
22°C	12.30-13.30	13	14	18	9
20°C	15.00-16.00	9	19	20	8
20°C	17.30-18.30	10	14	12	12
G1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)		Pazar / 14.06.2015			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	2	1	1
22°C	12.30-13.30	9	12	10	11
20°C	15.00-16.00	15	7	20	2
20°C	17.30-18.30	5	24	19	10

	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	4	3	1
22°C	12.30-13.30	12	13	15	10
20°C	15.00-16.00	15	17	16	16
20°C	17.30-18.30	6	17	15	8
<b>G2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)</b>		<b>Pazar / 14.06.2015</b>			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	1	0	1
22°C	12.30-13.30	8	23	12	19
20°C	15.00-16.00	7	20	15	12
20°C	17.30-18.30	11	19	22	8
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	2	1	1	2
22°C	12.30-13.30	4	6	7	3
20°C	15.00-16.00	5	12	11	6
20°C	17.30-18.30	6	23	17	12
<b>H1 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)</b>		<b>Pazar / 14.06.2015</b>			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	2	0	2
22°C	12.30-13.30	10	13	16	7
20°C	15.00-16.00	8	21	15	14
20°C	17.30-18.30	7	17	15	9
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	2	3	2	3
22°C	12.30-13.30	6	9	5	10
20°C	15.00-16.00	16	8	12	12
20°C	17.30-18.30	9	15	8	16
<b>H2 Noktası Yaya Sayımları (3 dk)</b>		<b>Pazar / 14.06.2015</b>			
Hava Durumu	<b>Kuzey</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	1	2	3	0
22°C	12.30-13.30	12	7	8	11
20°C	15.00-16.00	16	14	8	22
20°C	17.30-18.30	14	15	13	16
	<b>Güney</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	4	1	3
22°C	12.30-13.30	6	15	10	11
20°C	15.00-16.00	13	14	12	15
20°C	17.30-18.30	14	12	9	17
<b>I Noktası Yaya Sayımları (3 dk)</b>		<b>Pazar / 14.06.2015</b>			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	1	0	1
22°C	12.30-13.30	19	14	17	16
20°C	15.00-16.00	14	16	18	12
20°C	17.30-18.30	8	17	13	12
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	1	3	2	2
22°C	12.30-13.30	16	11	14	13
20°C	15.00-16.00	16	17	18	15
20°C	17.30-18.30	10	16	13	13
<b>J Noktası Yaya Sayımları (3 dk)</b>		<b>Pazar / 14.06.2015</b>			
Hava Durumu	<b>Doğu</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	0	3	1	2
22°C	12.30-13.30	12	10	11	11
20°C	15.00-16.00	12	19	15	16
20°C	17.30-18.30	12	22	15	19
	<b>Batı</b>	<b>Kadın</b>	<b>Erkek</b>	<b>Genç</b>	<b>Yaşlı</b>
19°C	08.30-09.30	2	0	1	1
22°C	12.30-13.30	5	10	9	6
20°C	15.00-16.00	16	14	15	15
20°C	17.30-18.30	9	21	19	11

## EK-2. Anket Formları

Yaya Anket Formu

Bu anket KTÜ Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü tarafından 'Kentlerde yaya öncelikli ulaşım olanaklılığının tespiti' amacıyla bilimsel bir çalışmada kullanılmak üzere hazırlanmıştır. Katılımınız için teşekkür ederiz.

Çalışma Alanı: Kahramanmaraş Cad. (Meydan – PTT arası)

Yayalara Yönelik Anket Soruları

.../.../2015

Cinsiyet

Yaş

Meslek

1.	Şu anda bu caddede hangi amaçla bulunmaktasınız?			
	a)	Yürüyüş	f)	İş
	b)	Geçiş	g)	Okul / Kurs
	c)	Alışveriş	h)	Buluşma
	d)	Yemek	i)	Diğer
	e)	Sağlık / Spor		
2.	Bu caddeyi ne kadar sık ziyaret ediyorsunuz?			
	a)	Her gün	d)	Ayda 1 kez
	b)	Haftada 2-3 kez	e)	Diğer
	c)	Haftada 1 kez		
3.	Daha çok hangi günlerde caddeyi ziyaret ediyorsunuz?			
	a)	Hafta içi gündüz	c)	Hafta sonu gündüz
	b)	Hafta içi akşam	d)	Hafta sonu akşam
4.	Caddede ortalama ne kadar kalıyorsunuz?			
	a)	0-30 dk	c)	1 saat üzerinde
	b)	30-60 dk		
5.	Bu caddeye nasıl geldiniz?			
	a)	Yaya	c)	Toplu taşıma aracı ile
	b)	Bisiklet ile	d)	Özel araç ile
6.	Şahsi aracınız var mı? Evet ise bu caddeye aracınızla geliyor musunuz?			
	Evet Hayır		Evet Hayır	
7.	Caddede geçirdiğiniz vakti tanımlayabilir misiniz?			
	a)	Zevkli	d)	Yorucu
	b)	Faydalı	e)	Zaman kaybı (verimsiz)
	c)	Sıkıcı	f)	Diğer
8.	Sizce caddenin en önemli sorunları nelerdir? (İlk 3 tanesini önem sırasına göre belirtiniz.			
	a)	Trafik	h)	Yoğun ve karmaşık cephe elemanları (reklam levhası, aydınlatma, uyumsuz renk ve dokular vs)
	b)	Yetersiz yaya alanları (dar kaldırımlar)	i)	Kaldırım ve zemin kalitesi
	c)	Kirlilik	j)	Estetik olmayışı
	d)	Gürültü	k)	Yeşil eksikliği
	e)	Kalabalık ve karmaşa	l)	Kimliksiz oluşu
	f)	Güvenli olmayışı	m)	Diğer
	g)	Eksik kent donatıları (Çöp kutusu, yönlendirme levhaları, aydınlatma vs)		
9.	Sizce aşağıdakilerden hangisi buradaki trafik sorununu en iyi şekilde çözer?			
	a)	Raylı sistem	f)	Yayalaştırma
	b)	Yalnızca toplu taşıma araçlarına (dolmuş) giriş izni verilmesi	g)	Belirli gün veya saatlerde yayalaştırma
	c)	Kısmi yayalaştırma (Daha fazla yaya alanının oluşturulması)	h)	Fikrim yok
	d)	Kısa süreli araç parkının yasaklanması	i)	Diğer
	e)	Dolmuş durakların kaldırılması		
10.	Caddede rahat yürüyebiliyor musunuz?			





## İşyeri Sahibi/Çalışan Anket Formu

Bu anket KTÜ Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü tarafından 'Kentlerde yaya öncelikli ulaşım olanaklılığının tespiti' amacıyla bilimsel bir çalışmada kullanılmak üzere hazırlanmıştır. Katılımınız için teşekkür ederiz.

Çalışma Alanı: Kahramanmaraş Cad. (Meydan – PTT arası)

.../.../2015

Cinsiyet

Yaş

Meslek

İşyeri Sahibi: Çalışan :

1.	İş alanınız nedir?			
2.	Nerede oturuyorsunuz?			
3.	İş yerinize nasıl ulaşıyorsunuz?			
	a)	Yaya	c)	Toplu taşıma
	b)	Bisiklet	d)	Özel araç
4.	İşyeriniz ne kadar süredir bu cadde üzerinde yer alıyor?			
5.	Caddede işyeri sahibi/çalışan olmayı tanımlayabilir misiniz?			
	a)	Zevkli	d)	Yorucu
	b)	Avantajlı / Karlı	e)	Karsız
	c)	Sıkıcı	f)	Diğer
6.	Sizce caddenin en önemli sorunu nedir? (İlk 3 tanesini önem sırasına göre belirtiniz.)			
	a)	Trafik	h)	Yoğun ve karmaşık cephe elemanları (reklam levhası, aydınlatma, uyumsuz renk ve dokular vs)
	b)	Yetersiz yaya alanları (dar kaldırımlar)	i)	Kaldırım ve zemin kalitesi
	c)	Kirlilik	j)	Estetik olmayışı
	d)	Gürültü	k)	Yeşil eksikliği
	e)	Kalabalık ve karmaşa	l)	Kimliksiz oluşu
	f)	Güvenli olmayışı	m)	Diğer
	g)	Eksik kent donatıları (Çöp kutusu, yönlendirme levhaları, aydınlatma vs)		
7.	Sizce aşağıdakilerden hangisi buradaki trafik sorununu en iyi şekilde çözer?			
	a)	Raylı sistem	f)	Yayalaştırma
	b)	Yalnızca toplu taşıma araçlarına (dolmuş) giriş izni verilmesi	g)	Belirli gün veya saatlerde yayalaştırma
	c)	Kısmi yayalaştırma (Daha fazla yaya alanının oluşturulması)	h)	Fikrim yok
	d)	Kısa süreli araç parkının yasaklanması	i)	Diğer
8.	Sizce bu cadde hangi amaca hizmet ediyor?			
9.	Siz bu caddenin yayalaştırılmasını ister misiniz?			
	a)	Evet	c)	Kısmen yayalaştırılabilir
	b)	Hayır	d)	Belli zaman aralıklarında yayalaştırılabilir
10.	Sizce buradaki trafik akışı dikkate alındığında caddenin yayalaştırılması mümkün müdür?			
	a)	Evet	b)	Hayır
			c)	Fikrim yok
11.	Sizce yayalaştırma sonrasında işlerinizde nasıl bir değişiklik olur?			
	a)	Olumlu	c)	Farketmez
	b)	Olumsuz		
12.	Bu cadde sizin için ne ifade ediyor?			

13.	Caddeye bir yenilik getirilecek olsa neleri öncelikle görmek istediğinizi belirtiniz. (Ağaç, çiçek, dinlenme alanları, bisiklet yolu vs.)								
14.	Bu caddeyi zıt sıfat çiftlerini puanlayarak tanımlayınız. Kendi tanımlamalarınızı da ekleyebilirsiniz.								
		3	2	1	0	-1	-2	-3	
	Çekici								İtici
	Akılda kalıcı								Kimliksiz
	Huzurlu								Huzur Bozucu
	İşlevsel								İşlevsiz
	Temiz								Kirli
	Havadar								Boğucu
	Düzenli								Karmaşık
	Özel								Sıradan
	Güvenli								Tehlikeli
	Estetik								Çirkin
	Sağlıklı								Sağlıksız
	(.....)								(.....)



## Dolmuş Şoförü Anket Formu

Bu anket KTÜ Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü tarafından 'Kentlerde yaya öncelikli ulaşım olanaklılığının tespiti' amacıyla bilimsel bir çalışmada kullanılmak üzere hazırlanmıştır. Katılımınız için teşekkür ederiz.

Çalışma Alanı: Kahramanmaraş Cad. (Meydan – PTT arası)

.../.../2015

Yaş

Güzergeç ve Bekleme Noktası

1.	Sizce caddenin en önemli sorunu nedir? (İlk 3 tanesini önem sırasına göre belirtiniz.)			
	a)	Trafik	h)	Yoğun ve karmaşık cephe elemanları (reklam levhası, aydınlatma, uyumsuz renk ve dokular vs)
	b)	Yetersiz yaya alanları (dar kaldırımlar)	i)	Kaldırım ve zemin kalitesi
	c)	Kirlilik	j)	Estetik olmayışı
	d)	Gürültü	k)	Yeşil eksikliği
	e)	Kalabalık ve karmaşa	l)	Kimliksiz oluşu
	f)	Güvenli olmayışı	m)	Diğer
	g)	Eksik kent donatıları (Çöp kutusu, yönlendirme levhaları, aydınlatma vs)		
2.	Sizce aşağıdakilerden hangisi buradaki trafik sorununu en iyi şekilde çözer?			
	a)	Raylı sistem	f)	Yayalaştırma
	b)	Yalnızca toplu taşıma araçlarına (dolmuş) giriş izni verilmesi	g)	Belirli gün veya saatlerde yayalaştırma
	c)	Kısmi yayalaştırma (Daha fazla yaya alanının oluşturulması)	h)	Fikrim yok
	d)	Kısa süreli araç parkının yasaklanması	i)	Diğer
3.	Bekleme yerinizden memnun musunuz? Farklı bir yer öneriniz var mı?			
4.	Sizce dolmuş duraklarının bu caddede yer alması doğru mu?			
	a)	Evet	b)	Hayır
5.	Sizce bu cadde hangi amaca hizmet ediyor?			
6.	Bu caddenin yayalaştırılmasını ister misiniz?			
	a)	Evet	c)	Kısmen yayalaştırılabilir
	b)	Hayır	d)	Belli zaman aralıklarında yayalaştırılabilir
7.	Sizce buradaki trafik akışı dikkate alındığında caddenin yayalaştırılması mümkün müdür?			
	a)	Evet	c)	Fikrim yok
	b)	Hayır		
8.	Sizce yayalaştırma sonrasında caddenin kullanım sıklığında bir değişiklik olur mu?			
	a)	Evet	b)	Hayır



## ÖZGEÇMİŞ

27.02.1980 tarihinde aykara'da (Trabzon) doğmuştur. İlköğrenimini 24 Şubat İlkokulu'nda, orta ve lise eğitimini Trabzon Kanuni Anadolu Lisesi'nde tamamlamıştır. 1997 yılında KTÜ Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümüne birincilikle girmiş ve 2001 yılında mezun olmuştur. 8 yıl bir finans kuruluşunda yönetici yardımcısı olarak çalıştıktan sonra 2014 yılında Trabzon Büyükşehir Belediyesi Park ve Bahçeler Dairesi Başkanlığı'nda halen devam etmekte olduğu görevine başlamıştır. İyi derecede İngilizce bilmektedir.

